

PLANIFICACIÓN URBANA Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ALICANTE

ACTUACIONES DE REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA EN LOS
ESPACIOS MÁS VULNERABLES



Autor: Andrea Roldán Reche - 48768943L

Tutor: Gabino Ponce Herrero

Trabajo de Fin de Grado. Curso académico 2018/2019
Grado en Geografía y Ordenación del Territorio



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

PLANIFICACIÓN URBANA Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE ALICANTE

ACTUACIONES DE REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA EN LOS
ESPACIOS MÁS VULNERABLES

Trabajo de Fin de Grado.
Grado en Geografía y Ordenación del Territorio
Curso académico 2018/2019. Universidad de Alicante

Andrea Roldán Reche

Tutor: Gabino Ponce Herrero
Departamento de Geografía Humana

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andrea', with a large, stylized flourish or scribble above it.

Título:

Planificación urbana y desarrollo sostenible de alicante:

‘Actuaciones de rehabilitación y regeneración urbana en los espacios más vulnerables’

Resumen:

La evolución urbana de las ciudades ha crecido en los últimos siglos hacia las periferias, propagando el mayor uso privado del automóvil y la degradación de los centros históricos debido a su menor actividad residencial y comercial.

Dicho proceso no aporta rasgos de sostenibilidad a las ciudades, sino su mayor banalización y heterogeneidad tanto física como humana.

La planificación urbana, por ello, cada vez atiende más a la necesidad de crear un desarrollo urbano sostenible: una movilidad pública extensa, y unas condiciones adecuadas de habitabilidad y de espacios públicos verdes, en las zonas más vulnerables y tradicionales de las ciudades, para evitar la exclusión y el abandono, y promover así su valor, especialmente arquitectónico y comercial.

El presente trabajo, centrado en dicho proceso de la ciudad de Alicante, pretende desarrollar las actuaciones adecuadas para cumplir dicho objetivo.

Palabras clave:

Sostenibilidad, rehabilitación, vivienda, habitabilidad, espacios verdes, movilidad, vulnerabilidad.

ÍNDICE

1. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL.....	1
1.1 Concepto de sostenibilidad.....	1
2. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS.....	9
3. MÉTODOS DE TRABAJO.....	10
4. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD APLICADOS A LA CIUDAD.....	11
4. 1 Compacidad y funcionalidad.....	11
a) Ocupación del suelo.....	12
b) Habitabilidad.....	14
c) Movilidad. Implantación y efectividad.....	14
4. 2 Accesibilidad a los servicios básicos.....	17
a) Agua.....	17
b) Residuos.....	19
c) Energía.....	20
5. INDICADORES DE SUELO Y VIVIENDA.....	21
6. ANÁLISIS DE CASOS VULNERABLES DE LA CIUDAD.....	27
6. 1 Índice de vulnerabilidad urbana.....	27
6. 2 Índice de segregación.....	32
6. 3 Estudio de viviendas de la Zona Norte.....	34
6. 4 Estudio de viviendas de la Zona Centro.....	37
7. ACTUACIONES EXISTENTES.....	38
8. PROPUESTAS A PARTIR DE LAS ACTUACIONES YA EXISTENTES.....	47
9. CONCLUSIONES FINALES DEL DESARROLLO SOSTENIBLE.....	60
10. FICHAS PROPUESTAS.....	63
10. 1 Ficha entrada SW.....	64
10. 2 Ficha Zona Panoramis.....	66
10. 3 Ficha Zona Centro.....	68
10. 4 Ficha entrada SE.....	70
11. BIBLIOGRAFÍA.....	72
12. ANEXOS.....	74
12. 1 Anexo I. Cartografía.....	75
12. 2 Anexo II. Documentos.....	90

1. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

1. 1 Concepto de sostenibilidad

La sostenibilidad se refiere al equilibrio de una especie con los recursos de su entorno.

Para entender el concepto de desarrollo urbano sostenible debemos en primer lugar determinar definiciones como la de urbanismo, que podría a grandes rasgos, definirse como el conjunto de reglas y técnicas jurídicas que tienden a garantizar la ordenación y desarrollo presente y futuro del espacio físico que se aproxime a un modelo ideal predefinido.

Sin embargo, nos interesa con mayor relevancia el concepto de ordenación del territorio, tratado de forma distinta al urbanismo, siendo este “el conjunto de criterios expresados en formulaciones, normas, planes y programas, que orientan y regulan las actuaciones y procesos de asentamiento sobre el territorio, en coordinación con la planificación socioeconómica y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico y cultural.”¹

La sostenibilidad en materia de ordenación territorial por tanto, hace referencia a una sostenibilidad ambiental, social y económica, cuya normativa se establece en conjunto a diversas escalas territoriales.

- Una sostenibilidad medioambiental, es decir, un urbanismo que provoque la menor alteración del entorno urbano y ecosistema, consumiendo la menor cantidad de recursos posibles, generando proporcionalmente, la menor cantidad posible de residuos y emisiones.
- Una sostenibilidad económica, es decir, debe ser viable en cuanto a no utilizar un mayor número de recursos económicos disponibles.
- Y una sostenibilidad social, para promover una mejora de la calidad de vida de la población, según las demandas sociales de infraestructuras y servicios básicos.

¹ PUJADAS, R. y FONT, J. (1998). Ordenación y planificación territorial. Editorial Síntesis, colección espacios y Sociedades, serie mayor, Madrid, pp 52-53.

El término de sostenibilidad lo popularizó el informe Brundtland², pero no tuvo en cuenta que los límites de crecimiento, no los imponen los recursos agotables, sino la capacidad de asimilación del ecosistema.

Así, podemos decir que el desarrollo sostenible no atañe solo a la naturaleza y a sus especies, sino a ámbitos sociales, y económicos. La necesidad de crear una economía medioambientalmente sostenible supone reconocer que es inevitable imponer límites a determinadas formas de crecimiento, sobretudo a los que impliquen consumo de los recursos físicos. Por otro lado, desde el punto de vista económico, es necesario distinguir entre crecimiento y desarrollo. El crecimiento un es aumento cuantitativo económico, sin embargo el desarrollo que es una mejora en la calidad de la vida sin causar necesariamente un aumento de la cantidad de los recursos consumidos, puede ser sostenible.



Figura 1. Esquema representativo del desarrollo sostenible. Fuente: ONU

Y al fin y al cabo, esa debe ser la idea principal a seguir, en lugar de centrar el concepto de desarrollo en un crecimiento de ciudad, centrarse en un desarrollo de la ciudad ya construida y formada, darle una forma adecuada y sostenible a los recursos ya existentes, con conceptos como la rehabilitación o la regeneración urbana, de forma que la sostenibilidad sea tal y como refleja el gráfico, equitativa, soportable y viable.

² Elaborado por distintas naciones en 1987 para la ONU. En un principio se llamó se llamó Nuestro Futuro en Común

Desde la perspectiva geográfica, el desarrollo urbano sostenible consiste en una planificación que debe seguir una visión unificadora, e integrar así proyectos anteriores con una orientación de futuro a medio y largo plazo. No es posible la actuación del cambio de una ciudad, con un pasado y una historia, que es necesario conservar y tratar con merecido respeto, pero si es posible realizar los proyectos de cara al futuro, ya desde una visión sostenible. Comenzar por actuaciones de menor nivel, que se adapten, evitando los cambios drásticos, y así, ir modificando la ciudad hacia cumplir con todas las necesidades de sostenibilidad, teniendo especialmente en cuenta la participación ciudadana. Desde el punto de vista del municipio de Alicante las escalas abarcan desde Europa, España y posteriormente en este caso la Comunidad Valenciana, y el municipio alicantino.

Así, la documentación básica aplicable para una planificación territorial que cumpla objetivos sostenibles es a escala europea, la Estrategia Territorial Europea³, y las directivas ambientales referentes a la gestión del agua del año 2000, y de los residuos sólidos de 1991; traspuesta por la Ley 10/1998, además de directivas de impacto ambiental, redactada en 2011 y modificada en 2014, principalmente. El desarrollo sostenible de la ciudad se ha convertido en la actualidad en una de las prioridades políticas de la Unión Europea. La política regional europea establece unos principios y objetivos comunes para el desarrollo urbano de las ciudades. En la carta de Leipzig de 2007 sobre Ciudades Europeas Sostenibles se señala la importancia de un enfoque integrado de desarrollo urbano. En esta línea la Declaración de Toledo de 2010, realiza una aportación en la que se destaca la regeneración urbana integrada como una acción fundamental para el desarrollo sostenible, siguiendo los objetivos que señala la estrategia europea de Lisboa para el año 2020.

A escala estatal, destacamos la última Ley del suelo del año 2015. La Ley de Aguas de 2001 , así como la Ley de Costas de 2013 cuyo reglamento es del año 2014; la Ley del Plan Hidrológico Nacional de 2001, y Planes de Gestión de Sequías y de Ruido.

En cuanto a la Comunidad Valenciana, como marco de referencia autonómico para la provincia y el municipio de Alicante, es de relevancia la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje del año 2014.

³ Aprobada por los Ministros Europeos de Ordenación del Territorio en Potsdam (1999).

Con todo ello, según la Ley del Suelo de 2008, en los artículos 2, 3 y 15, en virtud del principio de desarrollo sostenible, las distintas políticas que han sido citadas deben generar un uso racional de los recursos naturales, promoviendo desde los poderes públicos un medio urbano suficientemente dotado, con una ocupación eficiente del suelo garantizando una movilidad equilibrada con los espacios públicos, y el uso de energías renovables.

En definitiva, según el artículo 25 de la Ley de Bases de régimen Local de 1985, las funciones de gestión medioambiental se asignan a los municipios y las corporaciones locales, en términos de la legislación del estado, y de las Comunidades Autónomas.

A causa de dichas competencias, en España existe un desfase comparativo en materia ambiental, respecto de la mayoría de los países de su entorno, de la Comunidad Económica Europea. Ese retraso se manifiesta en el déficit de servicios y de equipamientos de protección ambiental, que deben ofertarse a la demanda de calidad de vida de los ciudadanos desde la institución municipal. Las causas se aluden principalmente, a que España llevó a cabo políticas ambientales de forma muy reciente, con la implantación de la democracia. El retraso ambiental de España es aproximadamente igual, en términos comparativos, al que ha acumulado en planeamiento urbanístico, en sistemas integrados de ordenación territorial, servicios y equipamientos sociales y culturales, en infraestructuras de comunicación y de transporte, y tecnología.

Unas décadas antes de la democracia, desde los años 60 - 70, ha prevalido el abandono del centro histórico, además del resto de zonas antiguas poblada de grupos de clase media baja, los cuales contaban con todas las infraestructuras y servicios para abastecer social y económicamente a los barrios y su población. Pero comienza una huida hacia las periferias, en las cuales en un principio no existían los suficientes recursos, debido a encontrarse en un proceso inicial de construcción.

Los planes urbanísticos durante los años 80 buscaban la revitalización de los barrios, mientras que a partir de la década de los 90, el modelo comenzó a cambiar y las prioridades urbanísticas fueron de nuevo y en mayor grado construcciones nuevas en las afueras de las

ciudades, como por ejemplo la construcción de viviendas en la zona de la Playa de San Juan, construcciones de una alta gama para una clase media alta.

Así, durante las dos últimas décadas del siglo XX, diversas circunstancias del desarrollo urbano y demográfico de Alicante, generaron un cambio radical en el Centro Histórico, representado en la pérdida de centralidad del área, a todos los niveles, demográfico, comercial, administrativo, turístico, de negocios, y más.

El abandono de estas zonas ha ido provocando en dichas áreas, violencia e inseguridad, además de un descenso turístico. Debido a la masiva urbanización que se dio hacia otras zonas ya entrado el siglo XXI, produjo también una gran cantidad de viviendas vacías o sin terminar, además de pocos servicios básicos en esas zonas.

Dada esa incompatibilidad de realizar espacios de viviendas sin servicios públicos para una abastecer con una calidad de vida digna, fue necesario un duro ajuste urbanístico tras la crisis económica dada a partir del año 2007, especialmente para los casos de viviendas sin terminar, que se quedaron a medias de su construcción, lo que el profesor Carlos Baños de la Universidad de Alicante llama como 'los esqueletos de la crisis' en sus charlas.

Debiera recalcar el problema que se acarrea desde los años 60 para entender este proceso de crisis, la aceleración de construir ciudad, es decir, el uso de la construcción como un producto de serie, una producción en masa con las mismas tipologías, las mismas fachadas, y por ende, un espacio público similar. Sin embargo, los grandes edificios vacíos generan más plusvalías que si estuvieran habitados. "Existen grandes ganancias del sistema financiero y por el contrario, enormes pérdidas de los hogares, como una de las causas de la crisis urbanística".⁴ Así, el nuevo ciclo expansivo del mercado inmobiliario transita entre el modelo urbanístico del 'boom' basado en la construcción, y otro que abre paso orientado hacia la sostenibilidad económica, social y medioambiental. tras la crisis el modelo no puede seguir rigiendo la ampliación de la ciudad sin parámetros, sino una ampliación y modificación de la calidad.

Los próximos planes urbanísticos, en su camino hacia la sostenibilidad, deben aplicar ciertas medidas concretas para llegar a un objetivo que comprenda en su finalidad, llevar a cabo

⁴ SASKIA SASSEN, Segundo Congreso Internacional de Urbanismo, Buenos Aires.

ciudades de proximidad, contextualizadas y compactas; es decir, urbes de extensión media que favorezcan los desplazamientos a pie y en bicicleta, con sus respectivos núcleos de producción cercanos. Un modelo basado en la densidad de población en el que los negocios locales funcionen, y por tanto las dotaciones sean rentables.

Ya que ahora mismo habitamos ciudades desconectadas. Existen áreas de trabajo, áreas de ocio y turismo, y áreas residenciales, pero en la mayoría de los casos no existe un conjunto donde lograr una calidad de vida alta sin necesidad de largos trayectos.

Es cierto que, es difícil proporcionar una adecuada red de agua y electricidad a la periferia de las ciudades, así como llevar un transporte público urbano eficiente.

Por ello se produce una organización de un tipo de vida de una parte de la población difícil de regular, esa dispersión no promueve la posibilidad de dar una buena cobertura de servicios y se utilizan en mayor medida los vehículos y otros usos privados. Podríamos decir por tanto, que cuanto mayor dispersión, menor regulación y además, mayor contaminación.

La práctica más razonable, al menos desde mi punto de vista, es la rehabilitación y regeneración urbana de las zonas más degradadas de la ciudad. “El concepto de rehabilitación en los entornos urbanos nace en la década de 1950 en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, donde urbanistas europeos, particularmente italianos, criticarían el modelo imperante del crecimiento urbano constante, indefinido y poco respetuoso con la ciudad preexistente.”⁵

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define “rehabilitar” cómo “habilitar de nuevo o restituir a alguien o algo a su antiguo estado”. Pero evidentemente los procesos de rehabilitación de entornos urbanos, no necesariamente implican un retorno a estados anteriores. Por otro lado la RAE define el verbo “renovar” o “regenerar” como “dar nuevo ser a algo que se degeneró, restablecerlo o mejorarlo”.

También es necesario el análisis de otros dos términos relacionados con los procesos de actuación en la ciudad construida y que en muchos casos se confunden con los dos anteriores: renovación urbana y remodelación urbana. Sin embargo éstos dos conceptos comprenden

⁵ (Rubio del Val, 2011, p.6)

procesos de demolición de edificaciones y espacios públicos preexistentes y su transformación hacia elementos nuevos, es decir, una reurbanización ⁶.

En el caso de la ciudad de Alicante, dada su morfología territorial, su planificación y su historia no es concebible un cambio total aplicando una completa renovación. Al fin y al cabo, la práctica más sostenible es la de aplicar todos estos conceptos de manera equilibrada y coherente, para lograr darle forma a la ciudad según las distintas necesidades en función de la zona de la ciudad. La sostenibilidad en la planificación no se trata exclusivamente de ahorrar recursos naturales, o de modernizar las ciudades hacia otra ciudad paralela y casi utópica en cuanto a energías renovables y vegetación sin precedentes.

Es necesario tener en cuenta las condiciones del territorio y de la población alicantina. La planificación sostenible por tanto, debe ser dar respuesta a las necesidades. Así de simple, y así de complicado al mismo tiempo. Es la utilización de los recursos tanto naturales, como en este caso, en mayor medida, los recursos urbanísticos, y todos los conceptos que influyen, de una forma que sea totalmente viable, como una movilidad adecuada y sostenible; alcanzar un alto grado de habitabilidad en la ciudad, y un alto acceso a unos equipamientos de calidad. Alicante es una ciudad muy degradada urbanísticamente y necesita sin lugar a dudas una buena rehabilitación y regeneración urbana.

La localización de la ciudad, para la cual se ha realizado el presente Trabajo de Fin de Grado, se encuentra reflejada en el mapa 1 del Anexo I.

⁶ Transformación a una realidad diferente, generalmente con el fin de adaptar el entorno urbano a condiciones socioeconómicas nuevas (Moya y Díez de Pablo, 2012, p.119).



MAPA DE LOCALIZACIÓN DE LA CIUDAD DE ALICANTE

- Límite ciudad
- Límite CCAA
- Límite provincias
- Límite de países

Proyección UTM
ETRS89 HUSO 30

Elaboración propia

Andrea Roldán

100 0 100 km

2. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS

El trabajo de Fin de Grado llamado “Planificación urbana y Desarrollo Sostenible de Alicante: Actuaciones de rehabilitación y regeneración urbana en los espacios más vulnerables” se justifica como una investigación de las actuaciones registradas en los diferentes organismos y planes públicos de la ciudad, para comprobar si éstas, se ajustan a los parámetros correctos en materia de sostenibilidad tanto paisajística, como humana. Es decir, unos parámetro que indiquen una calidad de los espacios exteriores comunes a toda la población, como de los espacios interiores ubicados en las viviendas de cada habitante.

Hay que tener en cuenta el surgimiento y posterior evolución histórica de la ciudad, especialmente desde el siglo VIII, cuando surgió el emplazamiento en la vertiente SW del Monte Benacantil, consecuencia del abandono del espacio romano conocido como Lucentum, por parte de los musulmanes. Así, la expansión urbana generada con el paso de los siglos ocurre entre los barrancos que surcan el llano costero, en los que se van estableciendo las sucesivas murallas durante las primeras poblaciones.

Por otro lado es de destacar desde el siglo XVII con los barrios del centro antiguo, Raval Roig o San Antón, el siglo XVIII con barrios como El ensanche, Benalúa o la Goteta, el siglo XIX con algo de la Zona Norte, o barrios como la Florida o San Gabriel, hasta el actual siglo XXI, pasando por el siglo XX, donde la ciudad ha tomado en mayor medida la forma actual

El objetivo fundamental del presente trabajo es contribuir al avance del conocimiento de la geografía, y en especial, a la ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico, en lo referente a la aplicación de la sostenibilidad.

Para alcanzar dicho propósito en la ciudad de Alicante se pretende reforzar las teorías de la rehabilitación y la regeneración urbana de los elementos paisajísticos ya existentes.

Además, a partir del análisis de los planes y actuaciones actuales, se proponen propuestas concretas para mejorar la habitabilidad de la ciudad y de sus habitantes.

3. MÉTODOS DE TRABAJO

Los métodos pertinentes realizados para la elaboración del siguiente trabajo se han basado en una recopilación de información a partir de la revisión de distintas fuentes bibliográficas, así como a través de la consulta de datos estadísticos y fuentes de soporte digital. Tras la obtención de los datos, se ha realizado su análisis y plasmación de dichos datos en gráficas y tablas que representan en su finalidad las conclusiones posteriores.

3.1 Recopilación de los datos

Los datos recopilados han sido a través de fuentes digitales que contienen cantidad de variables a tener en cuenta sobre indicadores de vivienda de toda España, como son en este caso:

- Atlas estadístico de las áreas urbanas de España, donde se dividen las distintas áreas de las poblaciones según criterios humanos de habitabilidad, pobreza, educación etc.
- Observatorio de vulnerabilidad urbana, en el que se encuentran los espacios más vulnerables de cada población de España, según criterios o variables urbanas.
- Patronato Municipal de la Vivienda, del cual obtuve información tras una petición formal realizada a través de su oficina del Ayuntamiento de Alicante.
- Catastro, para obtener la situación geográfica y política de algunas parcelas.

3.2 Representación de los datos

Además ha sido elaborada cartografía mediante las técnicas aprendidas durante el grado de Geografía y Ordenación de Territorio, como por ejemplo:

- El programa de información geográfica, para la realización de cartografía Qgis.

Es decir, la plasmación de los datos teóricos a través de mapas cartográficos, a partir de distintos campos y tablas de atributos que forman las posteriores capas 'shapes'.

Capas con una representación UTM ETRS89 correspondiente al Huso 30 al que pertenece la provincia de Alicante, como capas y datos seccionales del INE (Instituto Nacional de Estadística), y el callejero-CartoCiudad.

Desde la página del Terrasit, perteneciente al GVA, se descargaron capas de formato SHP, PRJ, SHX, y hojas de cálculo, ya que para la plasmación en el programa cartográfico son necesarias todas dichas capas de cada elemento descargado.

- Siose: Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España.
- Corine: para la categorización de las diferentes tipologías de suelos.

3. 3 Trabajo de campo

Investigación personal activa en las zonas más afectadas, tomando apuntes de los aspectos más relevantes para el trabajo, y la toma de fotografías, especialmente destacadas en la última parte del trabajo, en las fichas del catálogo de análisis y propuestas.

4. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD APLICADOS A LA CIUDAD

4. 1 Compacidad y funcionalidad

El concepto de compacidad urbana se refiere básicamente a la presión que ejerce la edificación sobre el tejido urbano, y su respectivo impacto.

El espacio público es el elemento estructural, es decir, el más importante en un modelo de ciudad sostenible. Es el espacio de convivencia ciudadana y forma, conjuntamente con la red de equipamientos y espacios verdes, los ejes principales de la vida social y de relación.

Por tanto, es necesario reducir la densidad edificatoria que se ejerce sobre el suelo, y aumentar la proporción de dotación de zonas verdes, para dicho uso público.

Puesto que hoy en día, la mayor parte del espacio público está limitado por el vehículo privado, hay una necesidad de que la planificación satisfaga y permita una movilidad con garantías para la calidad de vida de la ciudadanía, tanto para el uso del transporte privado, pero aún más para una movilidad saludable y sostenible con otras alternativas, como usar el transporte público, o la bicicleta, ir a pie. Para conseguir una habitabilidad y una movilidad que mejore la calidad de vida es necesaria una dotación mínima de 10 m² de espacio público de estancia por habitante en lo referido a parques y jardines, calles peatonales, ramblas, plazas y aceras.

En cuanto a la funcionalidad del espacio, existen varias variables a tener en cuenta:

a) La ocupación del suelo.

Esa presión que ejerce la compacidad sobre el suelo no define del todo su ocupación, sino que éste atañe además, la forma y organización con la que se produce dicha ocupación del espacio, como factor determinante para la calidad de vida de éstas y de sus habitantes.

Es decir, la ocupación del espacio público. Mediante el PGOU se realiza una calificación y una clasificación del suelo, expuesta en la siguiente tabla:

Tabla 1. Ocupación básica del suelo de la ciudad de Alicante. Elaboración propia. Fuente: PGMOA 1987 (Actualizado). Ayuntamiento de Alicante.

OCUPACIÓN BÁSICA DEL SUELO DEL MUNICIPIO DE ALICANTE	
Suelo urbano	3.8812, 13 ha
Suelo urbanizable	859,12 ha
Suelo no urbanizable	15.401,44 ha

Tabla 2. Calificación del suelo en función de la clasificación básica (hectáreas). Elaboración propia. Fuente: Diputación de Alicante.

	SU	SUr	SNU	TOTAL
Residencial	2.811,40	748,44	-	3.559,84
Industrial	649,23	21,5	-	670,73
Terciario	2,5	-	-	2,5
Dotacional	419	89,12	242,8	750,92
Protegido	-	-	6.479	6479
No protegido	-	-	8.679,64	8679,64

Dicha distribución del suelo en el que destaca la ocupación residencial, respecto del suelo cuya ocupación no es protegida, es influida por la cantidad de población existente en la ciudad. Para hacer referencia a la población, necesitamos una pirámide con los datos más recientes posibles, como la que tenemos a continuación:

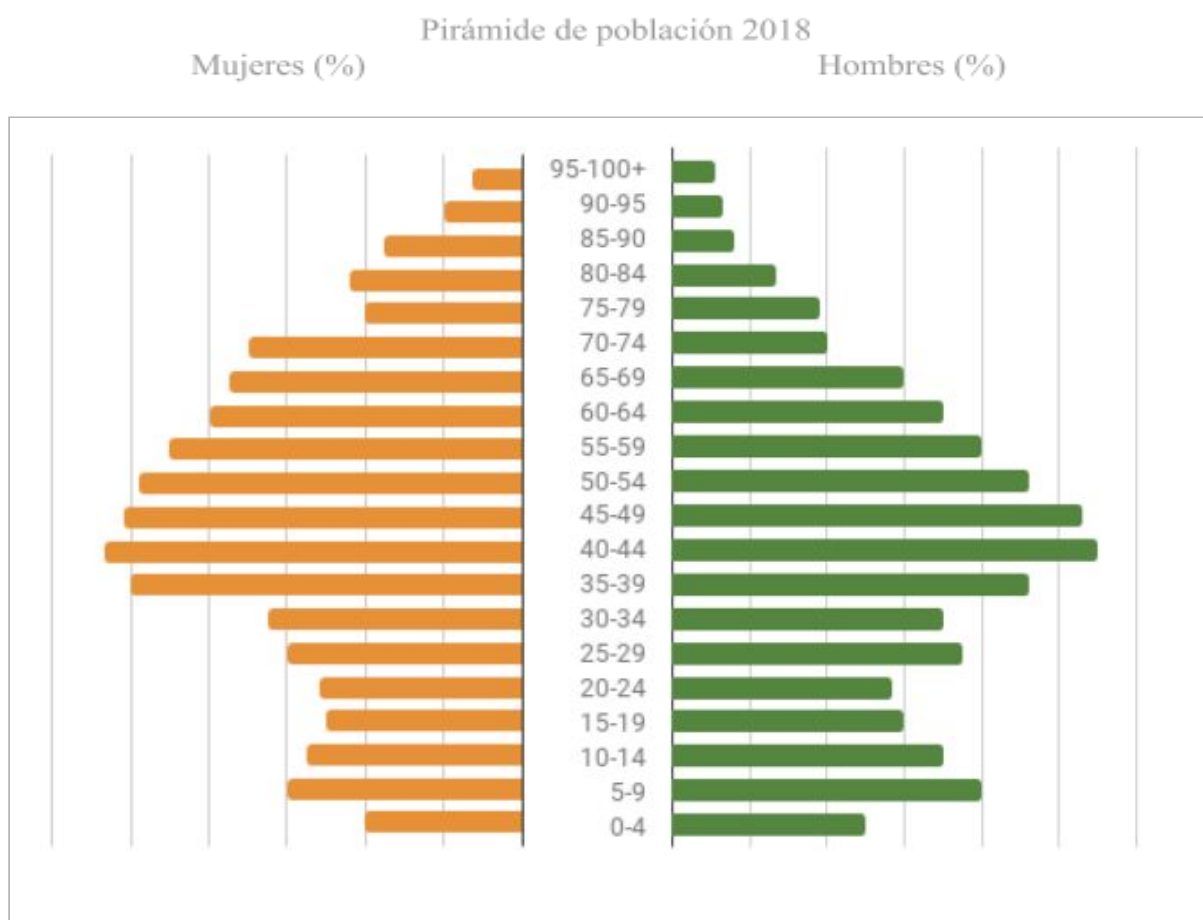


Gráfico 1. Pirámide de población de la ciudad de Alicante, año 2018. Elaboración propia.
Fuente: INE.

El total de la población del municipio alicantino son 331.577 personas censadas, según los últimos datos, de las cuales 170.982 son mujeres y 160.595 son hombres. Así, predomina un mayor número de mujeres, especialmente en edades medias, entre los 35 y los 65 años de edad, y en edades altas, a partir de los 80 años. Es debido a la mayor esperanza de vida de las mujeres, fenómeno que está ocurriendo en la mayor parte de los países, especialmente europeos. Sin embargo, hay que tener en cuenta que hay más inmigrantes varones.

b) El grado de habitabilidad

El concepto de habitabilidad hace referencia al número de personas que vive en las viviendas en relación con el suelo que ocupa la vivienda, el tamaño de sus habitaciones, o la cantidad de servicios tan básicos como aseos en un hogar.

El grado de habitabilidad urbana del espacio público se estima a partir de la evaluación de algunas funciones como la accesibilidad a esos espacios verdes, los desplazamientos a pie, y la confortabilidad del espacio desde el punto de vista de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico y térmico. Es decir, un espacio público de estancia, que es aquel que, por sus características morfológicas y funcionales permite, en distinto grado, la interacción entre personas o la interacción de éstas con un espacio de calidad.

Así, respecto a los espacios de “estancia” requeridos para las construcciones, se encuentran los siguientes datos, procedentes de la base de datos de la empresa Geonet Territorial SAU:

ZONAS PÚBLICAS DE ESTANCIA EN EL MUNICIPIO DE ALICANTE	
Parques urbanos	23
Áreas ajardinadas (Plazas)	87
Áreas ajardinadas (Zonas verdes - parques)	281

Tabla 3. Espacios verdes en la ciudad. Fuente: Geonet. Elaboración propia.

c) La movilidad sostenible

La movilidad urbana no puede verse como un simple desplazamiento ligado a un modo de transporte. Una movilidad urbana sostenible debe hacer referencia a diversos ámbitos de actuación, como lo son la movilidad peatonal, la movilidad ciclista, el transporte público; además del privado y la gestión de los aparcamientos.

Para un desarrollo perdurable la movilidad debe apoyarse en modos de transporte alternativo al vehículo privado. En una ciudad que camina hacia la sostenibilidad, el porcentaje de viajes en vehículo privado no debería superar el 10% de los viajes totales y el porcentaje de ocupación de las calles para la motorización no debería pasar del 25%. Para ello, en España existen los PMUS⁷, los cuales no son obligatorios. Sin embargo la Guía Práctica para la Elaboración e Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, desarrollada por el IDAE⁸ en el año 2005, aconseja su realización en las ciudades con más de 50.000 habitantes. Así, el impacto previsible tras la aplicación de dichas medidas que quedan reflejadas en la guía, según la estimación de la EEMS⁹, se pueden alcanzar ahorros energéticos y reducciones de emisiones en torno al 10-15%.

Una de las grandes acciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Alicante y la Conselleria de Infraestructuras y Transporte fue la creación en 1999 del sistema coordinado de transporte público del área metropolitano de Alicante, conocido como TAM (Transporte Alicante Metropolitano).

El pasado 1 de abril de 2011, entró en vigor la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Con ella se pretende fomentar el desarrollo de un sistema de transporte público de calidad en todo el territorio valenciano, que sea además económica y ambientalmente sostenible. Esta Ley ha estructurado por primera vez en la Comunidad Valenciana, dentro de un único marco jurídico, las diferentes políticas e iniciativas desarrolladas con anterioridad para favorecer un sistema de movilidad adaptado a las necesidades de la población.

Tal y como se aprecia en el mapa 2 (Anexo I), prácticamente toda la ciudad de Alicante tiene una buena conexión de desplazamiento hacia cualquier otra zona de la ciudad, especialmente en torno al centro histórico. La implantación del tranvía, ayudó a un gran conexión con las periferias, con barrios como la Playa de San Juan, la zona norte, con conexión a San Vicente debido a la necesidad de un buen acceso público a la universidad de la comarca. Sin embargo, la aparente adecuada accesibilidad esconde problemas, como por ejemplo un dato que refleja

⁷ PMUS. Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

⁸ IDAE. Instituto para la Diversificación y ahorro de la Energía.

⁹ EEMS. Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

la organización de la movilidad en Alicante. No existe una sola línea de autobús o transporte público en definitiva, que cruce la ciudad desde un extremo a otro. Incluso sin tener en cuenta zonas como la Playa de San Juan que se encuentra más alejada, sino que ni siquiera existe dicha línea dentro de la ciudad más tradicional. Por tanto, para ello es necesario realizar transbordo, es decir, el cambio de línea, donde además tienes que volver a abonar la cuota en el segundo transporte.

La movilidad sostenible también hace referencia al peatón, y no únicamente al transporte público. Muchas zonas de la ciudad como la zona de Rabasa, o la Av. Dénia, no tienen aceras, ni carril bici. Parece insólito que avenidas de gran relevancia, y donde además de comercios existen viviendas, no haya una adecuada accesibilidad peatonal, ni aceras, ni suficientes pasos de cebra. La ciudad alicantina está pensada para el automóvil con gran diferencia en cuanto a las propuestas para el transporte público, los peatones, y de los carriles bicis. Existe todo un estudio¹⁰ elaborado por la Plataforma Comarcal por la Movilidad de L'Alacantí, donde explica las razones de la necesidad de implantar dichos elementos en la Avenida., contrastable con el mapa 2 (Anexo I).

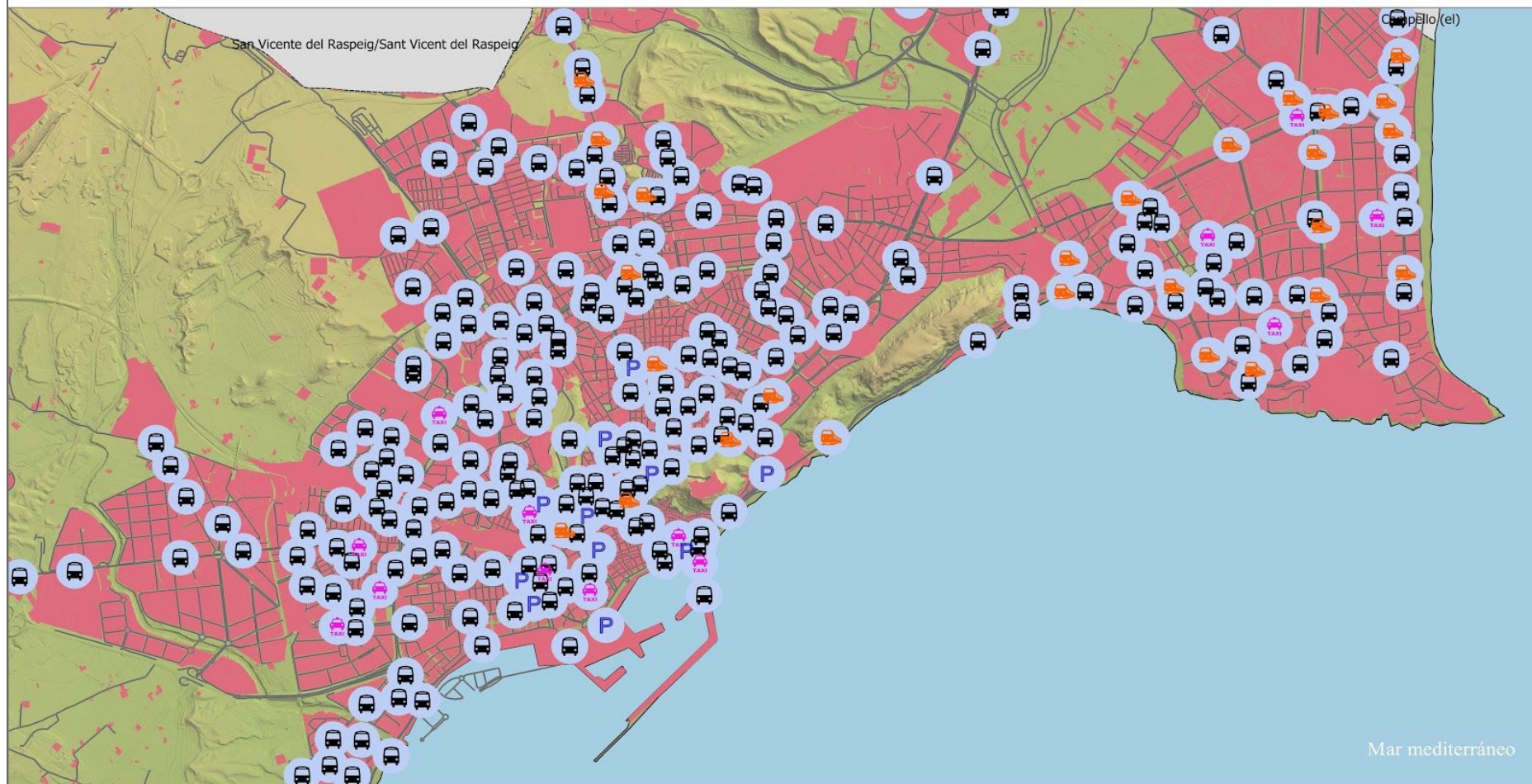






Figura 2. Zona de la Av. Dénia, cuyos pasos de cebras no conectan con aceras, sino con el arcén de la carretera.

¹⁰ Blog ‘Alacant en bici’:

<https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaaid%3Aascds%3AUS%3A717688ba-ed9d-4424-ba07-d4fb3879b2bf>




ACCESO A UNA MOVILIDAD PÚBLICA ALTERNATIVA AL AUTOMÓVIL DE LA CIUDAD DE ALICANTE



-  Paradas de taxis
-  Parkings públicos para automóviles
-  Paradas de autobuses
-  Paradas de TRAM

PROYECCIÓN UTM ETRS89 HUSO30

Fuente: Elaboración propia. Andrea Roldán

-  Zona de influencia de acceso (150 metros)
-  Construcciones
-  Viales

0 1 2 km



4. 2 Accesibilidad a los servicios básicos

Se valora el grado de accesibilidad simultánea a las tipologías de servicios básicos considerados: educativos, culturales, deportivos, salud, bienestar social, y comerciales.

Digamos que el equipamiento deberá cumplir una misión de restaurador social, produciendo en su entorno un reequilibrio dotacional, y reduciendo las diferencias económicas y sociales.

La eficiencia es el eje relacionado con el metabolismo urbano, es decir, con los flujos de materiales, agua y energía, que constituyen el soporte de cualquier sistema urbano para mantener su organización y evitar que sea contaminado. La gestión de los recursos naturales debe alcanzar la máxima eficiencia en el uso con la mínima perturbación de los ecosistemas.

Es decir, la necesidad básica de un saneamiento y un suministro de luz y agua mínimo.

Tal y como se aprecia en el mapa 3 (Anexo I) correspondiente con el anexo I, En la ciudad contamos con un mayor número de servicios educativos, organizados de forma que abarcan un mayor número de zonas y localizaciones, en función de la cantidad de población en edad de estudios en cada barrio de la ciudad. Paralelamente le siguen los servicios culturales, especialmente en el centro de la ciudad, como pueden ser museos. destaca curiosamente, que existe un mayor número de centros asistenciales, que de centros deportivos, a causa del envejecimiento

a) Agua

De todos los procesos relacionados con el agua de la ciudad de Alicante, se encarga la empresa "Aguas de Alicante": tanto la captación por las distintas vías de suministro, su abastecimiento, tratamiento, saneamiento, depuración, reutilización y su distribución.

Se suministran de pozos de acuíferos de la cuenca del Vinalopó con un aporte de aproximadamente el 40%, y de agua procedente de la Mancomunidad de Canales del Taibilla con un aporte aproximado del 60%; totalizando un suministro anual de agua de aproximadamente 40 hm³, de los cuales el 64% de este volumen se utiliza para la propia ciudad alicantina, mientras que el resto se reparte entre municipios cercanos. El agua de la

Mancomunidad de Canales del Taibilla procede de varios orígenes, entre los que destaca el agua procedente de las desaladoras, del trasvase Tajo-Segura y del río Taibilla.

Cuentan con políticas propias de desarrollo sostenible y aplican el concepto de economía circular en el ciclo del agua integral, con el precepto de utilizar todo como recurso, es por ello que la ciudad utiliza para los usos no humanos agua regenerada, depurada y de los subsuelos, lo que permite obtener mayor espacio de zonas verdes.

Más allá de los procesos del ciclo integral del agua, nos interesan proyectos recientes que se realizan en especial en el ámbito de la reutilización, lo que permite conseguir ese objetivo de producir una ciudad eficiente y sostenible.

Se ha impulsado un ambicioso Plan de Restauración de Hábitats, siendo ya una realidad las actuaciones en el Parque de la Ereta de Alicante y los parques de la Manzaneta, entre otros:

- Riego con agua regenerada y reforestación de la ladera suroeste del Monte Benacantil.

Destaca esta obra de reforestación de la ladera Sur-Oeste del Monte Benacantil iniciada en el 2010 y que actualmente está en ejecución. El objetivo de la obra es conseguir la mejora medioambiental y paisajística de esta ladera, recuperándola para la ciudad mediante reforestación e instalación de riego con agua regenerada y al mismo tiempo fomentar su uso como parque urbano.

- Urbanización Parque Urbano Inundable 2015.

El objetivo es que dicho parque actúa como depósito retenedor para almacenar temporalmente el volumen de agua de lluvia acumulado, cumpliendo al mismo tiempo como área recreativa para el ocio y esparcimiento de los ciudadanos, dotándolo de unas características formales y paisajísticas singulares y diferentes al resto de zonas verdes circundantes. Para su mantenimiento se utiliza agua regenerada para los estanques, por todo ello es más que un estanque al uso, ya que hace uso de la participación ciudadana, y aumenta la biodiversidad de la zona, tanto de flora como de fauna. Es por ello que, ha recibido el

premio de proyecto sostenible, dando a la ciudad el mismo carácter por su ejecución; como un paso de importancia hacia un futuro con mayor sostenibilidad.



Figura 3. Urbanización Parque Urbano Inundable 2015.

Elaboración propia.

b) Residuos

En Alicante se han llevado a cabo proyectos como los Ecoparques y Ecopuntos (mapa 4 - Anexo I), los cuales son puntos de recogida de todo tipo de residuos, con la diferencia de ser puntos móviles en el segundo caso.

Actualmente, se encuentra en implantación una campaña orgánica, como proyecto de Gestión de Residuos Municipales llamada “El vecino del 5º”, es decir, la activación de una nueva recogida exclusivamente orgánica de enseres en contenedores marrones con bolsas de compostaje. Como media, se estima que al día cada persona genera 1,4 kilogramos de basura, de la cual un 40% es orgánico

El objetivo principal es un cambio de actitud de la población en cuanto al reciclaje. Aplicando además, la Ley 22/2011, el artículo 24 el cual pretende alcanzar reciclar el 50%

del peso de los residuos para 2020. Para lograr una mayor participación ciudadana en este caso son necesarios parámetros, como conseguir una mayor proximidad al sistema de recogida, así como una mayor proximidad a los servicios de puntos limpios.

c) Energía

En el ámbito de la energía, se debe planificar un nivel mínimo de generación de energía renovable y un determinado grado de autosuficiencia energética que combine la generación y las medidas de ahorro y eficiencia. Este utópico modelo de gestión diseñado con criterios de sostenibilidad, deberá procurar la reducción de la explotación de recursos y, al mismo tiempo, reducir la presión por impacto contaminante. El objetivo es por tanto, el máximo control local de la gestión de dichos recursos de la ciudad.

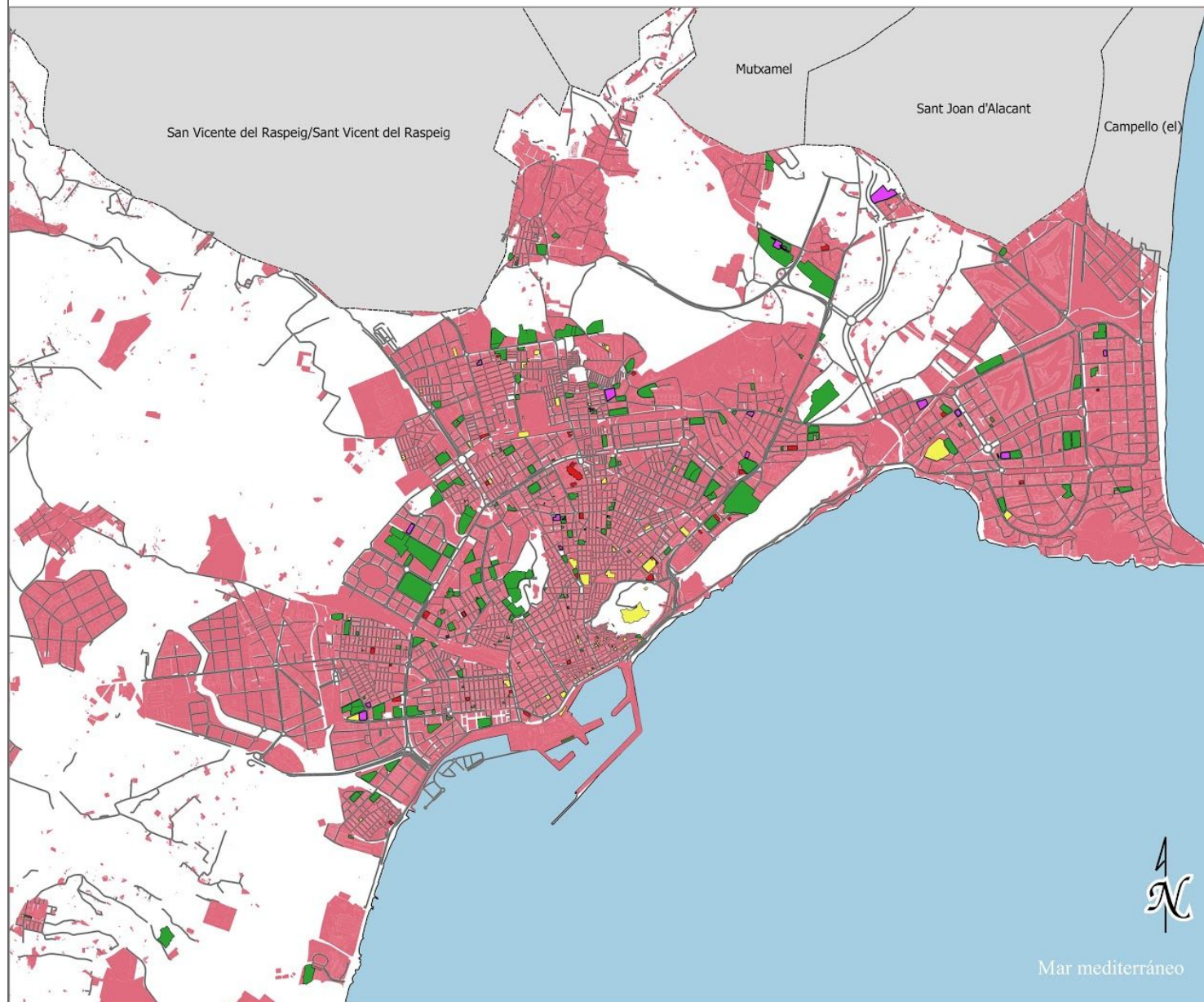
A modo de conclusión, debido al notable crecimiento de población urbana recientemente aparece un concepto en el contexto del urbanismo y la ordenación territorial, 'Smart City'¹¹, que establece que las ciudades deben estar preparadas para responder a las necesidades básicas de sus habitantes, entre ellas: el transporte, el acceso a la información o la gestión de residuos, de una forma eficaz y sostenible. Todos estos servicios deben perseguir una mejor calidad de vida de los ciudadanos en un ambiente saludable.

En España, el Plan Nacional de Ciudades Inteligentes establece los objetivos y medidas que deben llevarse a cabo para conseguir cumplir los requisitos impuestos por las directivas europeas (DIRECTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 22 de octubre de 2014).

Alicante ha desarrollado en lo referente al concepto de Smart Cities, un proyecto denominado 'Alicante: se mueve: Being smart'. Ha sido realizado como proyecto para el Plan Nacional de Ciudades Inteligentes del año de 2015. El caso de Alicante fue el mejor valorado por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo de 14 proyectos que superaron la II Convocatoria. Este proyecto consiguió un 8,43 de media sobre una nota máxima de 10 puntos, gracias a lo que recibió la ciudad 1,8 millones de euros para llevar a cabo estas políticas e iniciativas.

¹¹ Smart City: concepto que hace referencia a la implantación de las nuevas tecnologías en la vida diaria de las ciudades, destacando las aplicaciones móviles.

EQUIPAMIENTOS BÁSICOS DE LA CIUDAD DE ALICANTE



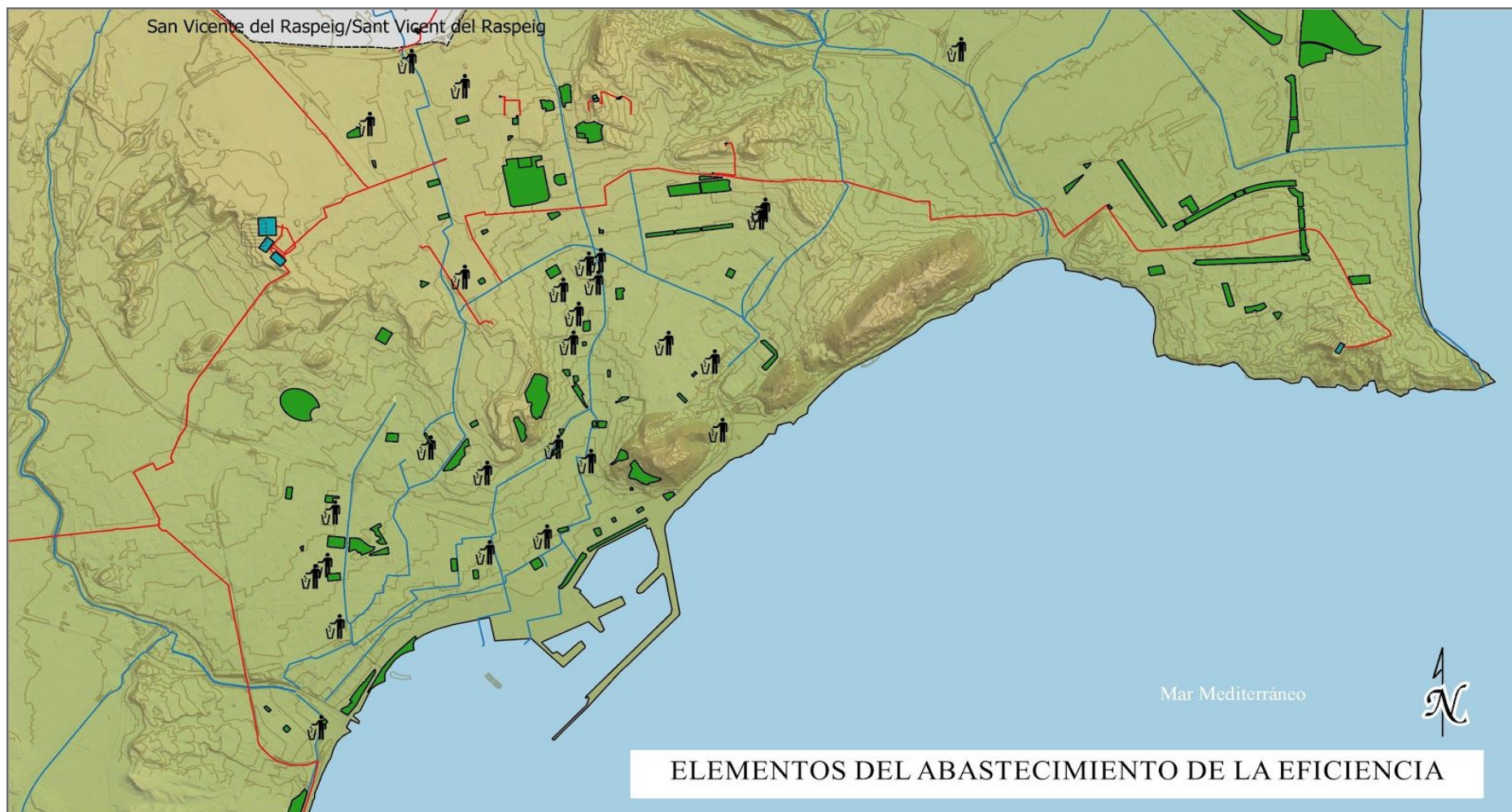
- Centros asistenciales
- Centros deportivos
- Centros culturales
- Centros sanitarios
- Centros de enseñanza







PROYECCIÓN UTM
ETRS89 HUSO 30

Fuente: Geonet

Elaboración: Andrea
Roldán

0 1 2 km



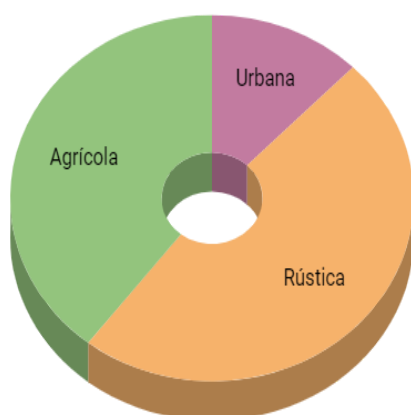
-  Depósito
-  Reelevadora
-  Ecopilas
-  Ecoparques
-  Tramo conductor
-  Tramo colector

PROYECCIÓN UTM ETRS89 HUSO 30
Fuente: Geonet. Andrea Roldán Reche



5. INDICADORES DE SUELO Y VIVIENDA

Usos de la superficie



A partir de datos del Ayuntamiento, la superficie urbana de Alicante es en realidad escasa, calificada como tal.

Gráfico 2. Elaboración propia.

A su vez, el espacio agrícola sigue manteniendo su carácter tradicional, a pesar de su menor utilización hoy en día, ya que la evolución y crecimiento urbanístico ha transformado la zona agrícola en ciudad. Parte de dicho espacio se ha aprovechado también para formar espacios verdes de uso público.

De dicho espacio urbano, la zona urbanizable, aún por urbanizar o ya urbanizado tiene una proporción pequeña respecto de las zonas no urbanizables.

Es decir, suelo que debido a su protección, bien por interés natural o interés cultural, no es posible urbanizar en él a efectos de uso residencial, industrial ni dotacional para servicios públicos.

Datos actualización urbanística (08/04/2015)



Gráfico 3. Clasificación del suelo de Alicante

*Gráficas de elaboración propia a partir de datos del INE, Censo de 2011.

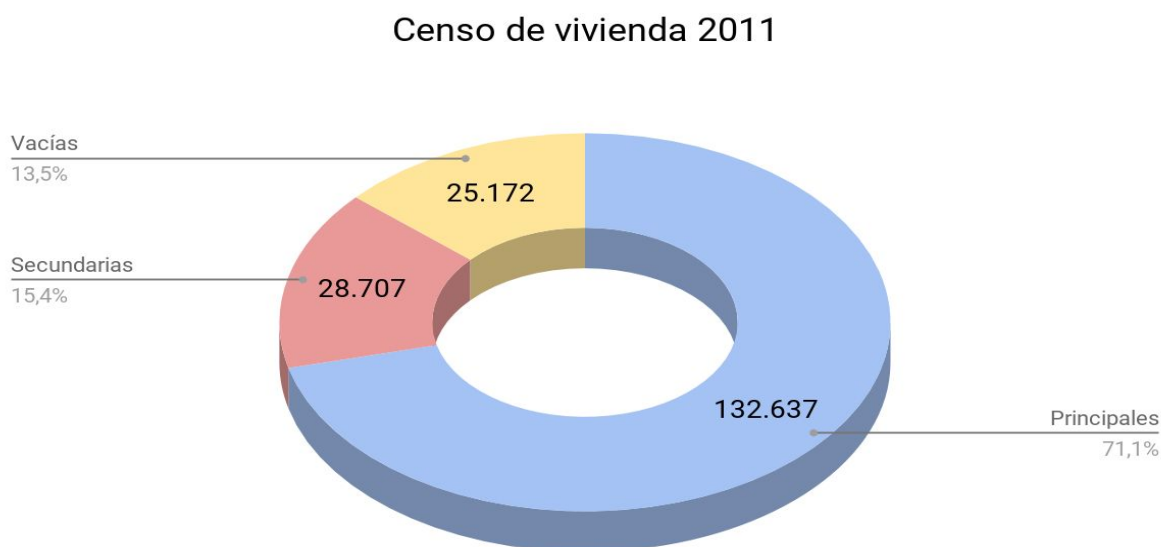


Gráfico 4. Tipologías de las viviendas

A partir de los datos del censo de 2011 del Instituto Nacional de estadística, y su glosario, el espacio construido de la ciudad se esquema en las siguientes tipologías de viviendas familiares de la ciudad:

- *Vivienda familiar*: es toda habitación o conjunto de habitaciones y sus dependencias que ocupan un edificio o una parte estructuralmente separada del mismo y que, por la forma en que han sido construidas, reconstruidas o transformadas, están destinadas a ser habitadas por una o varias personas, y en la fecha censal no se utilizan totalmente para otros fines.
- *Vivienda principal*: Una vivienda se considera principal cuando es utilizada toda o la mayor parte del año como residencia habitual de una o más personas.
- *Vivienda secundaria*: Una vivienda familiar se considera secundaria cuando e utilizada solamente parte del año o de forma estacional, periódica o esporádica, y no constituye residencia habitual de una o varias personas.

Así, se aprecia claramente la predominancia de las viviendas familiares principales, es decir, las viviendas que son residencias habituales de los habitantes de Alicante, la mayor parte del

año. Resulta curioso el porcentaje de viviendas vacías, muy próximo al porcentaje de viviendas secundarias. Ya que se trata de una ciudad de gran intensidad turística, y por ello tiene una importante cantidad de viviendas de residentes estacionales, durante la época estival, y principalmente procedentes de la Comunidad de Madrid en el caso nacional.

Una gran parte de las viviendas de la ciudad se encuentran en período de degradación, tanto arquitectónicamente, humedades, peligros de derrumbe; como ambientalmente, cuya imagen que propaga para la ciudad, especialmente en la zona del centro histórico y su zona de influencia. Cantidad de edificios, tanto de carácter público, pero sobretudo privado, necesitan procesos de rehabilitación, y no sólo por el hecho de la propia vivienda, sino que estos hechos afectan además, al viario, al barrio, y a su población. La dejadez de edificios tanto de tipo común, como de tipo histórico de importancia, termina por conseguir la dejadez así mismo, de su espacio público correspondiente, es decir, del vial al que afecta la vivienda.

Las viviendas vacías además, tal y como indican los siguientes gráficos sobre los años de construcción de las distintas tipologías edificatorias, datos del INE (Instituto Nacional de Estadística). Las viviendas vacías, no sólo están representados por edificaciones históricas, en proceso de degradación que necesitan medidas sostenibles de mantenimiento, sino que se encuentran especialmente por las afueras de la ciudad, al contrario que los espacios históricos, que se encuentran en el centro; las cuales fueron resultado del masivo proceso de urbanización durante los años 2000- 2007 hasta que explotó la crisis económica, a causa de este masivo proceso urbanizador, sin tener en cuenta necesidades reales de la población alicantina.

Gráfico 5. Elaboración propia.



El problema radica en el escaso interés en la transformación de dichas viviendas, ya que generan mayor plusvalías al ayuntamiento y a las empresas privadas estando vacías, que con personas habitando éstas, tal y como explicó la socióloga, escritora e investigadora holandesa Saskia Sassen, en el Segundo Congreso Internacional de Urbanismo, en Buenos Aires: “En todas las ciudades del mundo vemos edificios vacíos, pero lo que realmente está pasando no lo podemos ver con los ojos. Hay enormes ganancias del sistemas financiero y grandes pérdidas de hogares, que en realidad son personas sin techo. Los grandes edificios vacíos generan más plusvalía que si estuvieran con gente porque el sector de inversores solo quiere materialidad”. Resultado de este hecho, son también parte las viviendas secundarias, con un fin únicamente económico por parte de los promotores inmobiliarios. En la ciudad de Alicante, la proporción e importancia de las viviendas secundarias en la forma de vida, y en el mercado es considerable



Gráfico 6 y 7 (arriba y abajo respectivamente). Elaboración propia.



Junto al resto de viviendas familiares, en términos generales se forman a partir de los años 60, cuando tras el estancamiento político y económico de la ciudad y de España, Alicante se abre puertas al turismo y a la inmigración, tanto estacional como permanente.

En términos generales, la dominancia de las viviendas de la ciudad de Alicante, destacan por su escasa calidad, provocada en buena medida por la carencia de unas ordenanzas de edificación inadecuadas en diversos factores como tamaños de parcelas y tipologías de viviendas. La vivienda turística tiene un carácter poco diferenciado del resto, a causa del gran papel que tiene el turismo en la ciudad, difundiendo el mismo tipo de vivienda.

Desde el mes de abril de este año, el Consell aprobó el decreto por el que se regula el contenido y formalización del Informe de Evaluación del Edificio, aplicable a las edificaciones con uso residencial de vivienda, tanto unifamiliares como plurifamiliares.

En él se indican el estado de conservación, las condiciones básicas de accesibilidad, y la evaluación de la eficiencia energética de los mismos. Además, señala las deficiencias constructivas, funcionales, de seguridad o de habitabilidad en fachadas, suelos, estructuras, medianeras o cubiertas, con el fin de poder acceder a unas ayudas de rehabilitación. Es obligatorio que los edificios tengan más de 50 años de antigüedad.

En el listado de solicitudes presentadas por la ciudadanía en el año 2017, para la convocatoria de ayudas a rehabilitación, encontramos para el municipio de Alicante, 77 edificaciones, de ellas, 11 son colegio públicos, un par de empresas designadas como Sociedades Limitadas, y un par de particulares. El resto son comunidades de propietarios, ubicadas por toda la ciudad.

Por otro lado, existen también bolsas de infravivienda, de escasa importancia en la ciudad, con poco peso cuantitativo, pero de localización variada; se sitúan en la zona norte de la ciudad, como el barrio de las mil viviendas, además de otros barrios como Carolinas, San Antón, División Azul y Garbinet. Un drama social que está modificando el paisaje urbano de las grandes ciudades, con ocupaciones ilegales y desahucios. Especialmente en parejas jóvenes e inmigrantes, dos de los colectivos sociales más castigados por la crisis.

Uno de los problemas que acarrearán las viviendas, y en general, el planeamiento de la ciudad es la ausencia de dotaciones reguladas, que ha provocado una escasa implantación de equipamientos del centro de la ciudad, y de los ensanches, quedando así desabastecidas de equipamientos y dotaciones públicas, sobretodo en relación con los usos residenciales.

En general, se consideran las desigualdades en la distribución espacial en socioculturales, deportivas, y espacios verdes. Una de las zonas más afectadas es la zona de Plá-Carolinas.

La excesiva clasificación de suelo del Plan General de la ciudad, finalmente ha sido contraproducente en el sentido tanto de los ciudadanos, como del sector inmobiliario, ya que la imposibilidad real para desarrollar los crecimiento previstos, han dado como consecuencia desarrollos parciales, iniciativas fragmentadas, en definitiva, con una planificación confusa tanto en inversiones públicas, como privadas.

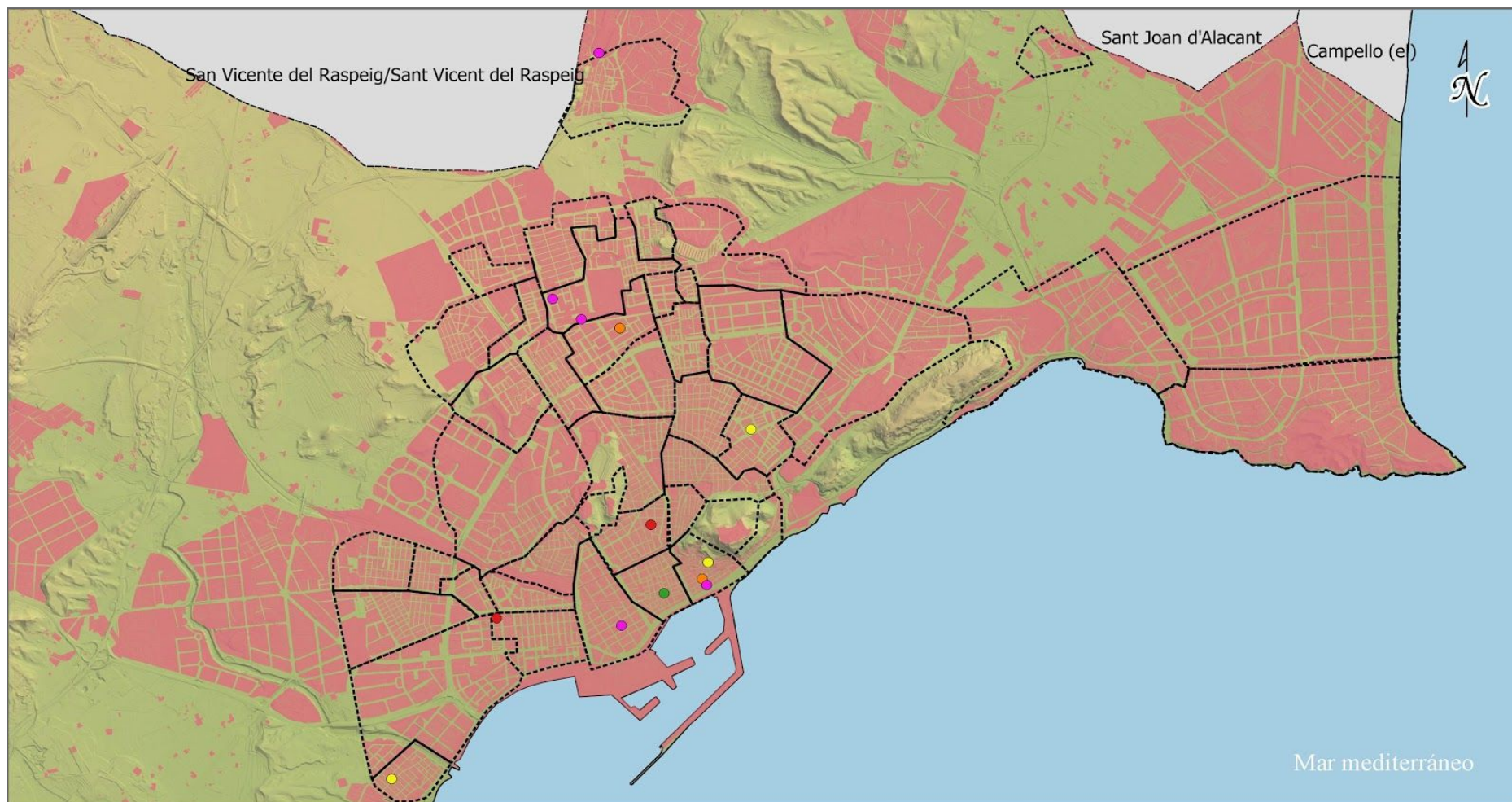
Es necesario una programación pormenorizada de las actuaciones públicas y privadas, de forma que éstas, ya sean de carácter nuevo, como de renovaciones o rehabilitaciones, se vean acompañadas de la implantación directa o simultánea de servicios y equipamientos.

La pretendida extensión paralela al mar ha quedado sustituida por la creación de barrios dormitorio hacia el interior, resultados de macro promociones con fuerte componente especulativo provocando una segregación económica y social. Además tras las décadas de desarrollo urbanístico poco controlado, existe un deterioro de la ciudad tradicional, a la que se debe dar prioridad a la ciudad actual, es decir, a lo ya existente y sin uso actual, racionalizando la planificación de la ciudad. Como solución, en los últimos años se han desarrollado actuaciones para suplir algunos de éstas desigualdades, que veremos en el documento más adelante.

Respecto a las edificaciones vacías públicas existentes en la ciudad, mediante el mapa 5 del Anexo I, queda reflejada la localización de éstas, a partir de las cuales son posibles actuaciones desde el ayuntamiento de regeneración urbana, y así darles un uso social y cultural para el barrio.

De las cuales, las más destacadas, se dividen en edificios municipales.

- C/ San Fernando, 4. En las proximidades del ayuntamiento, utilizada ahora para la oficina regidora de urbanismo.



EDIFICIOS PÚBLICOS ACTUALMENTE SIN USO

- Construcciones
- Delimitación de barrios

- Uso anterior del edificio
- Asilo
 - Centro Comunitario
 - Centro de enseñanza
 - Edificio Publico
 - Vivienda



PROYECCIÓN UTM ETRS89
HUSO 30

Fuente: Diputación de Alicante.
Andrea Roldán

0 1 2 km

- C/ Mayor, 24. También en sus proximidades, actualmente en proceso rehabilitador.
- C/ San Francisco, 30. Antigua vivienda, hoy día abandonada.
- C/ Capitán Segarra, 35: conocido como 'Residencia Aitana', hoy día sin uso.
- Av. de la Constitución, 10: conocido como el antiguo Cine Ideal

Además de diversos colegios, como por ejemplo, el colegio de San Roque, ubicado en el mismo barrio que indica su nombre, el cual es de referencia por su rehabilitación y cambio de aspecto. O fincas particulares, como la 'Finca Benisaudet' en la Zona Norte.

Muchas de éstas edificaciones se encuentran en la zona turística de la ciudad, en el centro histórico y zona de ocio, por lo que se debería mantener con un aspecto adecuado y no en estado de ruina o abandono. En zonas específicas no es posible el derrumbe de los edificios, sino es necesario el cambio de uso, y la inversión en aquellos que más lo necesiten, por ello es necesario aquella regeneración urbana de la que hemos hablado anteriormente.

6. ANÁLISIS DE CASOS VULNERABLES

En este apartado se analizan las variables que muestran las zonas afectadas de la ciudad a causa de los problemas anteriormente citados, es decir, zonas de infraviviendas, barrios de inmigración, zonas que por unos motivos u otros han quedado en definitiva desabastecidas de equipamientos y dotaciones públicas. Para dicho análisis se lleva a cabo unos índices de Vulnerabilidad Urbana, y de Segregación Residencial en la Zona Norte; y por otro lado se ha analizado, el estado de los edificios en la zona del centro tradicional de la ciudad.

La localización de ambas zonas, se plasma en el mapa 6 del Anexo I.

6.1 Índice de vulnerabilidad urbana

El concepto de vulnerabilidad hace referencia al estudio de la población de una ciudad según las divisiones administrativas que mejor reflejan la calidad de vida, como es en este caso, los barrios. Tal y como indica el *VI Informe sobre exclusión y desarrollo social en España*: "La dimensión del barrio se erige como un espacio particularmente significativo para comprender

la dialéctica inclusión/exclusión social urbana, y proporciona información sustancial sobre los factores que la determinan y las prácticas y estrategias que las personas ponen en marcha respecto a ellos” [FOESSA 2008].

Es por tanto, que los diferentes barrios de una ciudad se autogestionan en diversas cuestiones sociales y culturales que permite realizar una especialización y una división de las distintas características que diferencian a unos de otros, debido a una serie de factores generales como puede ser su localización en el municipio, frente a su distancia de los mayores recursos y sus niveles de acceso a ellos, tanto por temas de movilidad, como económicos.

Dichas diferencias generan en las ciudades fenómenos de exclusión en algunos de estos barrios, a causa de unas condiciones de vida, relacionadas en gran parte a los gremios de población creados en algunos de ellos.

Resulta llamativo que Alicante sea la provincia valenciana que cuenta con un mayor número de Barrios Vulnerables (26 barrios), correspondientes con 65,32% de población vulnerable.

Dados los siguientes tres indicadores se delimitan los llamados “barrios vulnerables”, con la utilización del Atlas de barrios vulnerables de España (1991-2001), y a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda de 2011, se han determinado los barrios vulnerables afectados por dichos parámetros y que por tanto se encuentran en la franja de vulnerabilidad:

- Índice de estudios (IEST): Porcentaje de población analfabeta y sin estudios.
- Índice de vivienda (IVIV): Porcentaje de personas en viviendas sin baño o aseo.
- Índice de paro (IPA): Tasa de paro.

Son así, seis las zonas de la ciudad de Alicante, las que destacan en mayor medida en dichos índices por debajo de la media de la ciudad, en la zona norte de la ciudad.

Además es importante la forma de crecimiento de cada zona.

	POBLACIÓN (habitantes)	FOR. CREC	IEST (%)	IVIV (%)	IPAR (%)
Carolinas Altas	6.945	PP	24,49	0,81	18,90
Virgen del Carmen	8.629	PU 40 - 60	27,77	0,68	21,28
Virgen del remedio I	5.817	PR 60 - 75	25,43	1,12	21,44
Virgen del remedio II	5.482	PR 60 - 75	27,45	0,64	19,48
Colonia Requena - Juan XIII	8.235	PR 60 - 75	25,78	1,47	21,67
Florida Alta - Ciudad de Asís	4.112	PU 40 - 60	21,37	2,04	14,40

Tabla 4. Formas de crecimiento Fuente: ATLAS DE BARRIOS VULNERABLES DE ESPAÑA (*).

Leyenda de las formas de crecimiento:

PP - Parcelación Periférica: Crecimientos urbanos coetáneos al ensanche. Son áreas formadas por parcelaciones de fincas rústicas próximas a las carreteras radiales de la ciudad, formando paquetes reticulares más o menos regulares.

PU 40-60 - Promoción pública entre los años 40-60: Áreas con origen en promociones públicas destinadas a resolver “el problema de la vivienda” que, a menudo, constituyen promociones unitarias desarrolladas mediante proyectos, destinadas a proporcionar exclusivamente vivienda. Se trata de promociones de viviendas mínimas, con las mínimas dotaciones y urbanizaciones en su origen.

P 60 - 75- Promoción entre los años 60 -75: Promociones de vivienda de protegida auspiciadas por el antiguo Ministerio de la Vivienda y más tarde, por las empresas municipales de vivienda o por el movimiento cooperativista. Realizadas según las ordenanzas de bloque abierto, con variaciones (de la torre a la emulación de la manzana cerrada mediante

edificios perimetrales). Destaca el esfuerzo de los poderes públicos en la dotación de equipamientos y en las mejoras de la urbanización.

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de Población y Vivienda de 2001.

Además de los tres indicadores principales, en función del total de población de la ciudad de Alicante a estudiar, se han utilizado cuatro parámetros que permiten definir en mayor medida y precisión la vulnerabilidad a partir de los criterios que principalmente afectan a la población, los cuales se han plasmado finalmente en mapas cartográficos aplicados ya a las diferentes secciones censales (Mapas 8-10, Anexo I). Se reflejan también datos específicos de toda la Zona Norte, que han sido utilizados para dichos mapas.

Tal y como se ha explicado anteriormente, a modo de conclusión, se han establecido una clasificación de cinco variables sobre el rango de vulnerabilidad de cada zona, a partir de los primeros tres indicadores (IEST, IVIV, IPAR) principales (A), y de igual forma, a partir de los resultados obtenidos de los criterios sociodemográficos (D), económicos (E), residencial (R) y subjetivos (S):

	A	D	E	R	S
Carolinas Altas	3	5	4	4	3
Virgen del Carmen	3	5	5	4	4
Virgen del remedio I	3	5	5	2	3
Virgen del remedio II	3	4	5	1	4
Colonia Requena - Juan XIII	4	5	5	4	4
Florida Alta - Ciudad de Asís	3	4	3	3	3

Tabla 5. Clasificación según diversos criterios. Fuente: Elaboración propia.

Leyenda:

1- Muy poco vulnerable / 2- Poco vulnerable / 3- Vulnerable / 4- Bastante vulnerable /
 5- Muy vulnerable.

Respecto al total del municipio:

El 42,4% de hogares alicantinos no muestran situaciones de vulnerabilidad, el 42,3% muestra una vulnerabilidad moderada, el 26,8% media y el 15,1% tiene una vulnerabilidad grave o, como lo define el INE en la Encuesta de Condiciones de Vida, de carencia material severa (al menos cuatro situaciones de carencia), siguiendo estos parámetros:

- No vulnerables: cuando no tiene ninguna de las carencias.
- Vulnerabilidad moderada: al menos dos de las situaciones de carencia material.
- Vulnerabilidad media: al menos tres de las situaciones de carencia material
- Vulnerabilidad grave o carestía material severa: experimenta más de tres de las situaciones de carencia material

En cualquier caso, la población total de los barrios de la Zona Norte se sitúa entorno a 40.000 habitantes, en comparación a los 329.988 habitantes del término municipal de Alicante. Esto supone que dicha zona comprende casi el 12% de la población total, en una superficie que no llega al 2% de ocupación del municipio. Es por lo tanto una zona con una concentración humana, es decir, con una densidad de población muy superior a la media.

Y en esta zona, lo que nos interesa con el fin de llevar a cabo una ciudad sostenible, son indicadores respectivos a las viviendas, expuestos más adelante, en el posterior análisis.

El aumento de población se debe por tanto a la población inmigrante extranjera empadronada en la zona durante estos años, aunque el crecimiento real no haya sido tan elevado debido a la residencia de muchos de ellos de forma irregular. La población autóctona por el contrario, ha tendido a abandonar estos barrios.

La población residente en estos barrios habita en su mayoría en edificios de promociones públicas, es decir, sin medio de promotores privados ni proyectos inmobiliarios, sino a través de procesos creados por el Ayuntamiento de Alicante, a causa de las necesidades de la población tanto española, que habitaba ya en dichos barrios, como la población extranjera que habita en Alicante, principalmente en aquella zona de la ciudad. Son viviendas con una superficie media relativamente pequeña, y calidades mediocres. Esto ha llevado a ser un lugar

visual y socialmente visto como un foco de hacinamiento e insalubridad, ya que el indicador de habitabilidad es del 54, 54% mientras que el de la ciudad llega hasta el 58,73%.

Todas fueron finalizadas anteriormente a la Ley del Suelo de 1975, es decir, antes de la entrada en vigor del PGOU de Alicante de 1973. Esto favoreció una flexibilidad legal sobre los proyectos, provocando el proclive actual, como una zona aislada, al ser ejecutados la mayoría en suelo no urbano, sin los servicios y equipamientos necesarios, con infraestructuras de baja calidad y una carencia de espacios urbanos.

Mediante el Plan Integral de la Zona Norte promovido por el Ayuntamiento de Alicante, se ha intervenido en diversos factores para mejorar así, la vulnerabilidad de estos barrios.

Como por ejemplo, la mala accesibilidad, revitalizada en los últimos años, con la actuación del transporte público TRAM. Se pretende al fin y al cabo, cambiar la percepción social, económica y ambiental, es decir, cambiar el rol de barrio degradado, inseguro que se tiene de dichos barrios, provocando una dinámica autodestructiva y poco favorable visualmente.

Para la regeneración de la zona, se calificaron como zonas verdes todas aquellas parcelas con una inclinación del terreno que impedía la edificación de carácter residencial.

6. 2 Índice de segregación residencial

La segregación residencial en una ciudad indica el nivel de desigualdad de la distribución de la población entre las diferentes zonas. En general, la población inmigrada se ve forzada a localizarse en los barrios y zonas más degradadas, produciéndose una guetización del espacio. Por tanto, los espacios urbanos sensibles (Mapa 11-anexo I), provocan a su vez, zonas de segregación. En estos barrios, especialmente en los de la zona norte existe una débil tasa de actividad económica con escasos comercios en dicha zona. Por tanto es necesaria una reconversión, ya que son comercios que no pretenden atraer clientes de otras zonas, o están dirigidos específicamente a la población inmigrante, como pueden ser locutorios.

El elevado número de inmigrantes y minorías étnicas concentradas en un mismo espacio, produce esa degradación general de la zona, debido al bajo nivel educativo, así como un elevado índice de abandono escolar. Como consecuencia surge un nivel alto de criminalidad

y delincuencia. En los últimos años sobretodo en Virgen del Remedio, han habido episodios de violencia callejera, además de tráfico de drogas y contra la salud pública.

Indicadores cuantitativos de las zonas más afectadas, en comparación con uno de los barrios menos afectados:

Índice de pobreza -Dificultad de llegar a fin de mes. 2010 (%)	
Zona Norte	30,9
Ciudad de Asís	25,9
Benalúa	14,2
Campoamor-San Blas	13,7
Centro y playas	8,4
TOTAL MUNICIPIO	23,9

Tabla 6. Índice de pobreza 2010.

Fuente: CIDES¹², 2016. Ayuntamiento de Alicante. Elaboración propia.

La situación de vulnerabilidad de estos barrio les sitúa frente a otras zonas de la ciudad con una posición de desventaja comparativa, puesto que socialmente no son consideradas zonas atractivas para residir. Esto no facilita la promoción de nuevas viviendas ni de rehabilitaciones de algunas ya existentes, y por tanto, no genera interés para la financiación privada. La situación de estos espacios produce a la vez una sensación de abandono, llevando en muchas ocasiones a depresión, falta de autoestima etc, que aumenta dicha vulnerabilidad.

Otro aspecto que influyen en el resultado de todos estos datos de zonas vulnerables hace referencia a la inmigración, la cual en las últimas décadas ha aumentado en toda la ciudad, pero especialmente se han empadronado como habitantes de dichas zonas:

¹² Encuesta de Condiciones de Vida y Situación Laboral en la Ciudad de Alicante

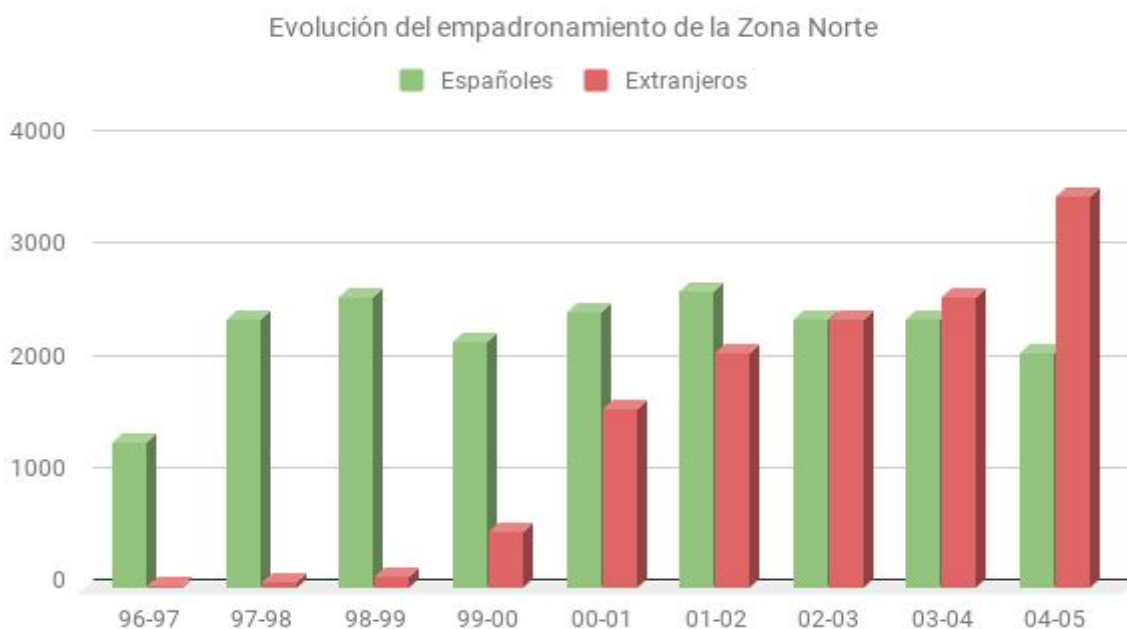


Gráfico 8. Evolución del empadronamiento de la Zona Norte (año 1996-2005). Elaboración propia. Fuente: datos del Ayuntamiento de Alicante.

Tal y como expresa el gráfico, actualmente los empadronados en los barrios de la Zona Norte son en mayor proporción extranjeros. Además de éstos, son una mayor proporción hombres respecto al número de mujeres. Y son mayoritariamente personas en edad de trabajar, según los datos del Ayuntamiento.

6. 3 Estudio de viviendas de la Zona Norte

Como justificación de la necesidad de todos aquellos numerosos proyectos nombrados para los barrios más vulnerables de la ciudad, y no especialmente o únicamente por el estado de sus viviendas, sino por la escasa calidad de vida de sus habitantes, y por tanto, de su alto rasgo de exclusión, expongo diversos gráficos que definen un estudio de las viviendas de la zona y de su situación, a partir de datos del INE.

Entre las viviendas vacías, se estima que un gran porcentaje son viviendas de propietarios pendientes de alquilar dichas viviendas, pero el temor o desconfianza a los propietarios no hacen efectivo el alquiler, y por tanto permanecen vacías. Una pequeña parte de esas

viviendas vacías se tratan de segundas residencias, las cuales por tanto, quedan ocupadas durante temporadas o días concretos, pero no la gran parte del resto del año.

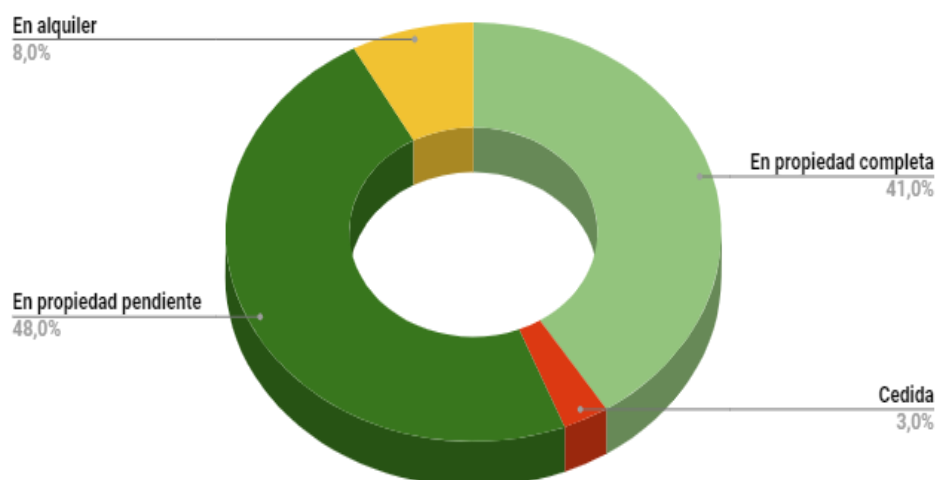


Gráfico 9. Propiedad de las viviendas vacías de la Zona Norte. Elaboración propia.

Fuente: datos del INE

Las características de las viviendas que las hacen en cierto grado vulnerables frente al resto de la ciudad de Alicante se clasifican principalmente por número de estancias disponibles, es decir, lo equipamientos de la vivienda en un buen estado de uso, y son las siguientes:

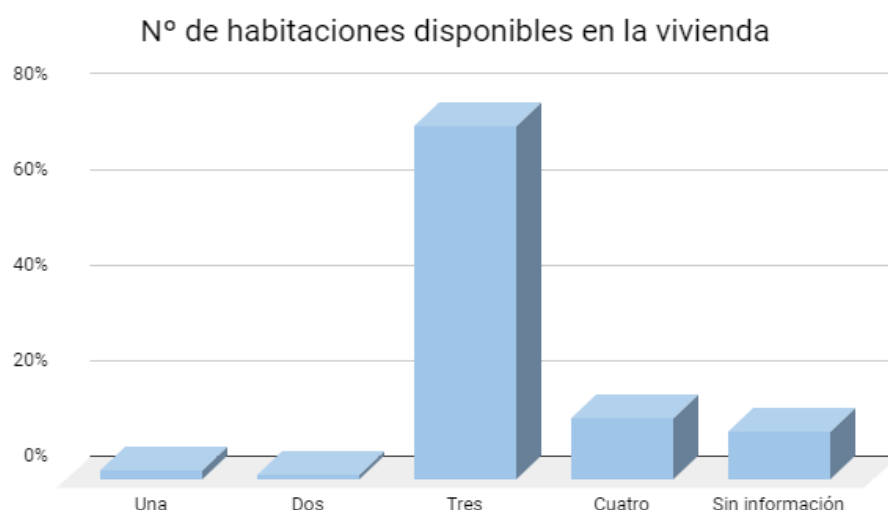


Gráfico 10 Número de habitaciones por vivienda de la Zona Norte. Elaboración propia. Fuente: INE

Con los respectivos datos, y sabiendo que la superficie media de las viviendas de esta zona rondan los 60 m², observamos que las viviendas que predominan son de tipo familias numerosas debido al número de habitaciones existentes en las viviendas.

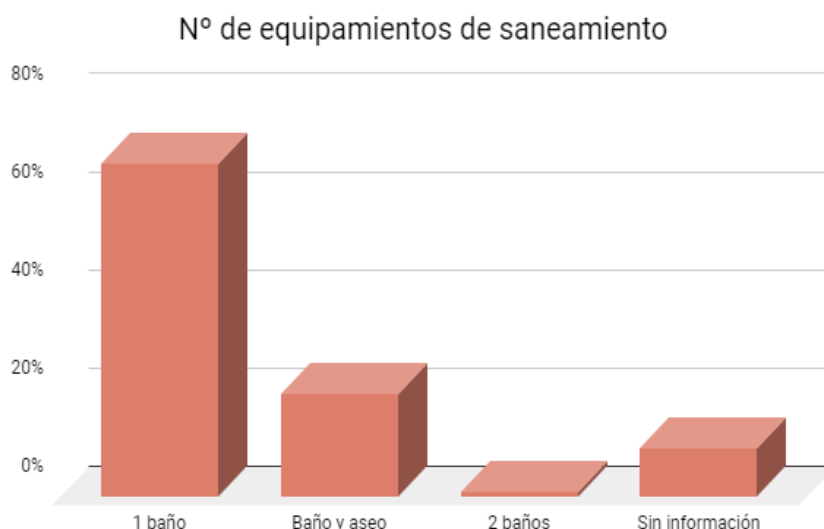


Gráfico 11. Número de equipamientos de saneamiento por vivienda de la Zona Norte. Elaboración propia. Fuente: INE

Sin embargo, desproporcionadamente, tienen en su mayoría únicamente un baño, es decir, escaso equipamiento de saneamiento con respecto a la cantidad de personas que puedan habitar la vivienda, ya que es uno de los indicadores que mejor miden las necesidades de la población. Además las pequeñas dimensiones de superficie, provocan que sean característicos para estudiar la vulnerabilidad que los rodea. Es por tanto, el dato de las habitaciones algo engañoso, si no tenemos en cuenta las dimensiones reales. Es por otro lado llamativo, en grado en el que los datos no cuentan con información, alto en ambos casos y por ello sorprendente.

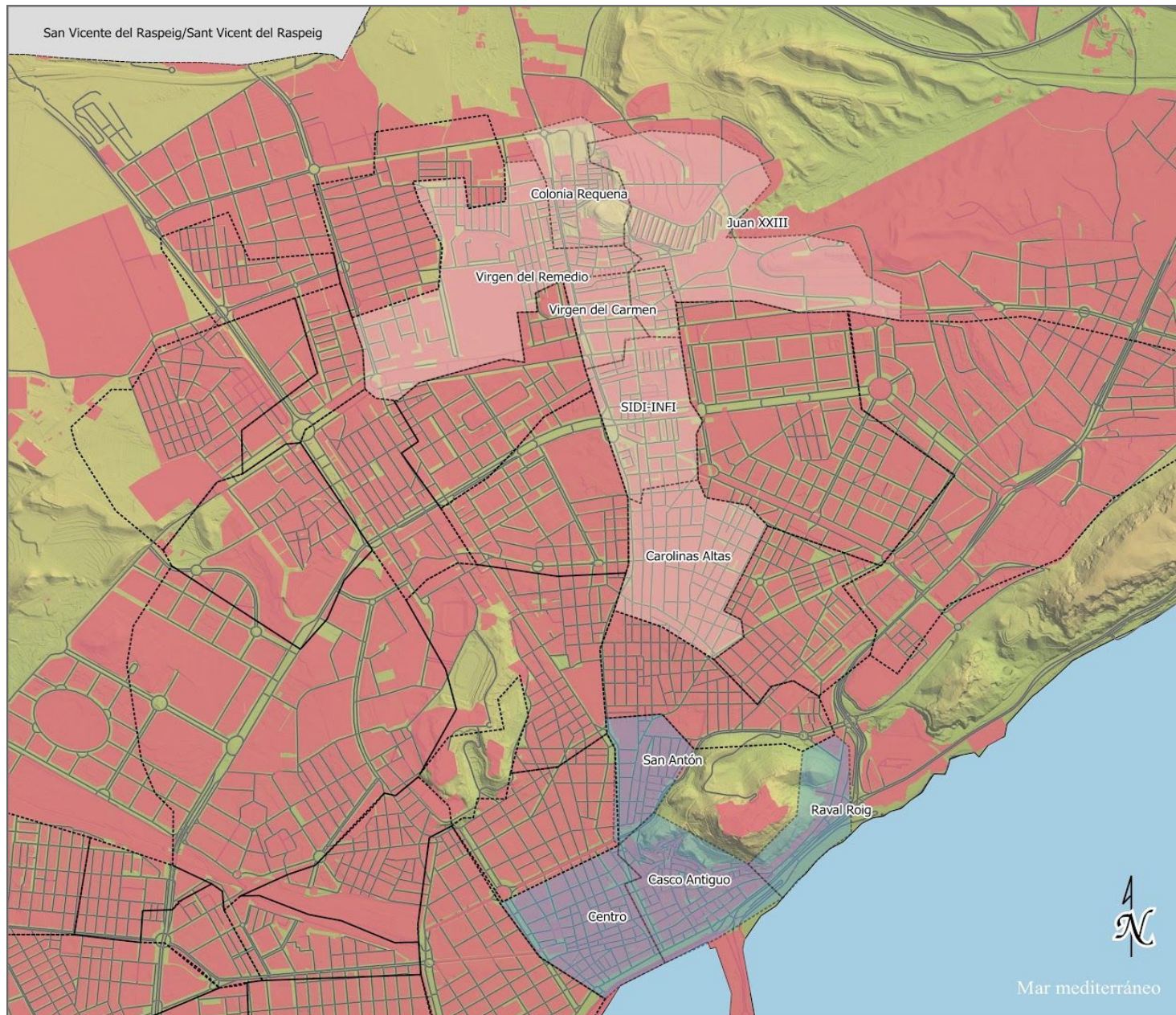
El 16% de los edificios ha tenido reformas de cualquier tipo comunitario, mientras que el 84% se encuentra en su estado original, por lo que agrava esa situación de mal estado, y vulnerabilidad. Además la mayor parte de dichas reformas han sido a la fachada exterior del

edificio, por tanto, se regenera de alguna forma la imagen visual y externa, pero la estructura interior del edificio permanece dañada, exceptuando algunas acciones como de instalaciones de ascensor, de las escaleras o de la cubierta.

6. 4 Estudio de edificios de la Zona Centro

El centro tradicional de la ciudad de Alicante, a pesar de no constar como zona vulnerable, se caracteriza por su necesidad de renovación, si bien es cierto que en los últimos años se han realizado diversas actuaciones que han revitalizado en gran medida la zona, pero aún así existe una degradación en cuanto a viviendas, es decir, existe un relativo buen uso comercial, pero las viviendas continúan degradadas, es decir, son viviendas vacías por causas como la inmigración y su asentamiento en la zona tradicional, que ha aumentado el desgaste del lugar. Sin embargo, a pesar del estado de la mayoría, en el listado de Elementos Catalogados de Protección, la zona centro es donde más cantidad de éstos se encuentran, dada la antigüedad e importancia, como vemos en el mapa 12 del anexo I, cuya clasificación es la siguiente:

- BIC. Bien de Interés Cultural. Los bienes inmuebles pueden ser monumentos o conjuntos históricos, jardines, o zonas de interés etnológico o arqueológico.
- BRL. Bien de Relevancia Local, es decir, bienes que tienen importancia histórica para la ciudad, como por ejemplo La casa Carbonell, o el Teatro Principal.
- Bien de Catalogación Parcial, donde se incluyen aquellos bienes que poseen elementos o partes de interés, en los que sea necesario conservar un valor determinado que sea definitivo e intrínseco, sea la fachada exterior o algún elemento del interior.
- Bien de Catalogación Integral, aquellos que deben ser conservados de forma íntegra.



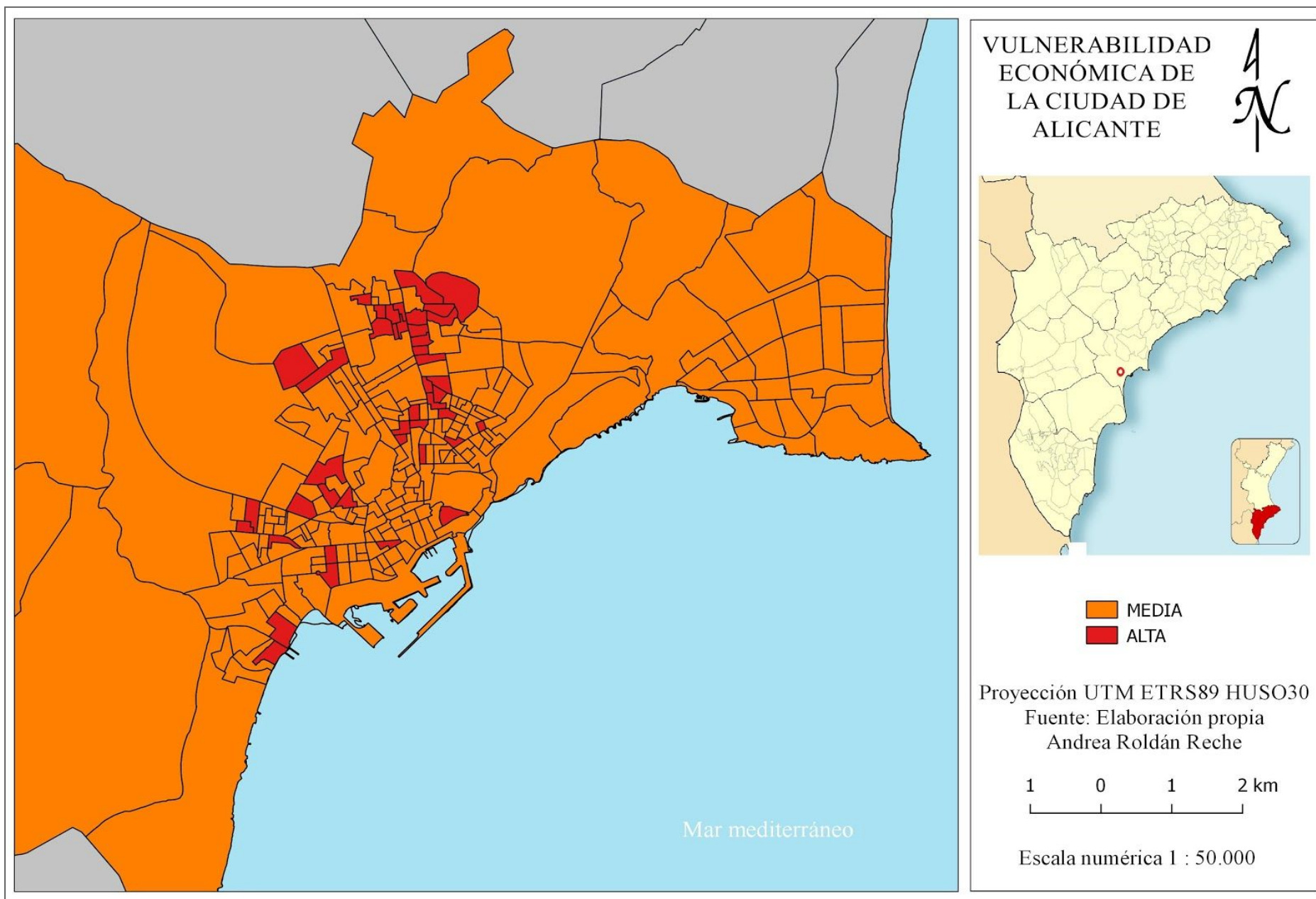
MAPA DE LOCALIZACIÓN DE LOS BARRIOS VULNERABLES DE LA CIUDAD DE ALICANTE

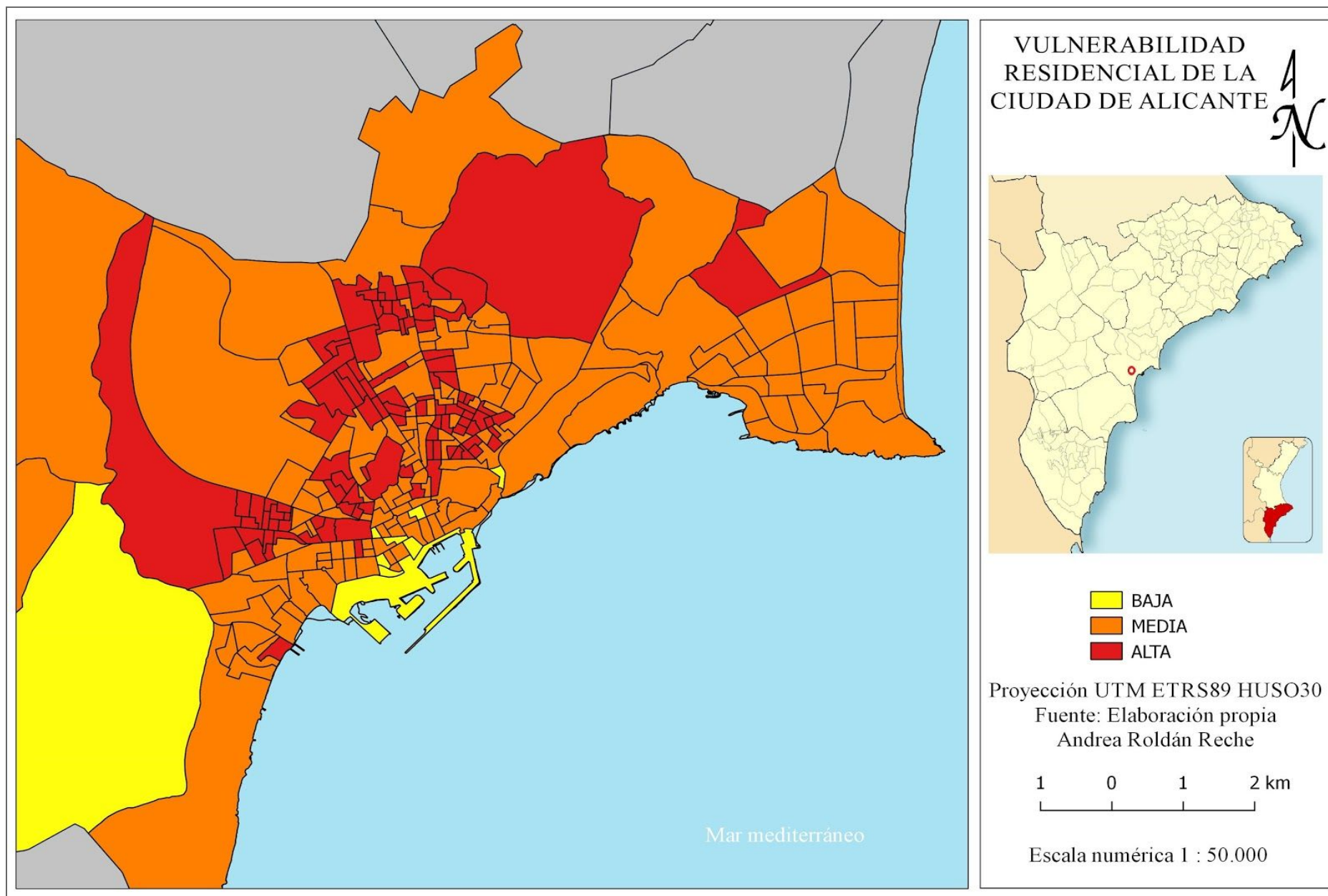


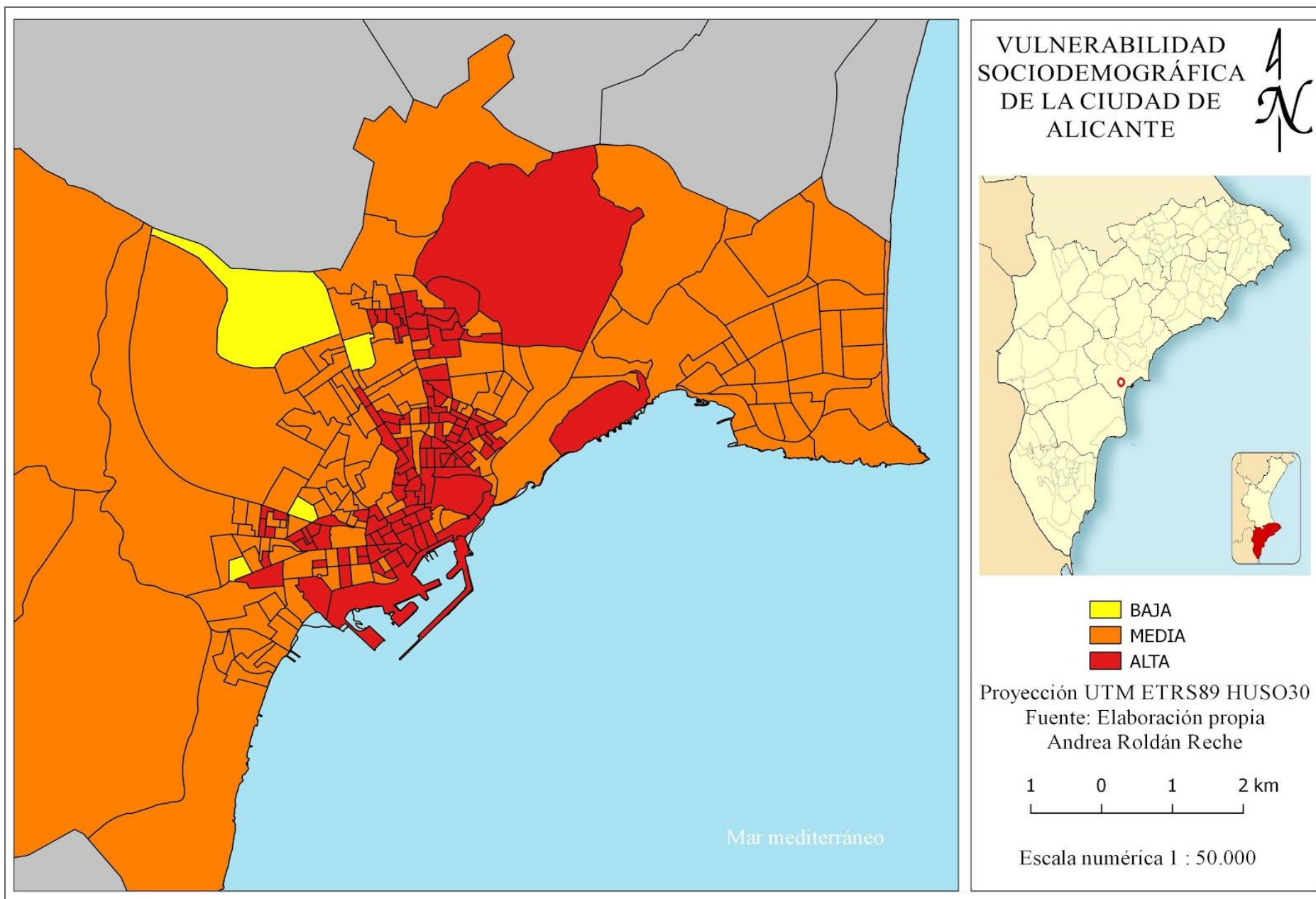
- Delimitación municipio
- Delimitación de barrios
- ZONA NORTE
- CENTRO HISTÓRICO
- Construcciones

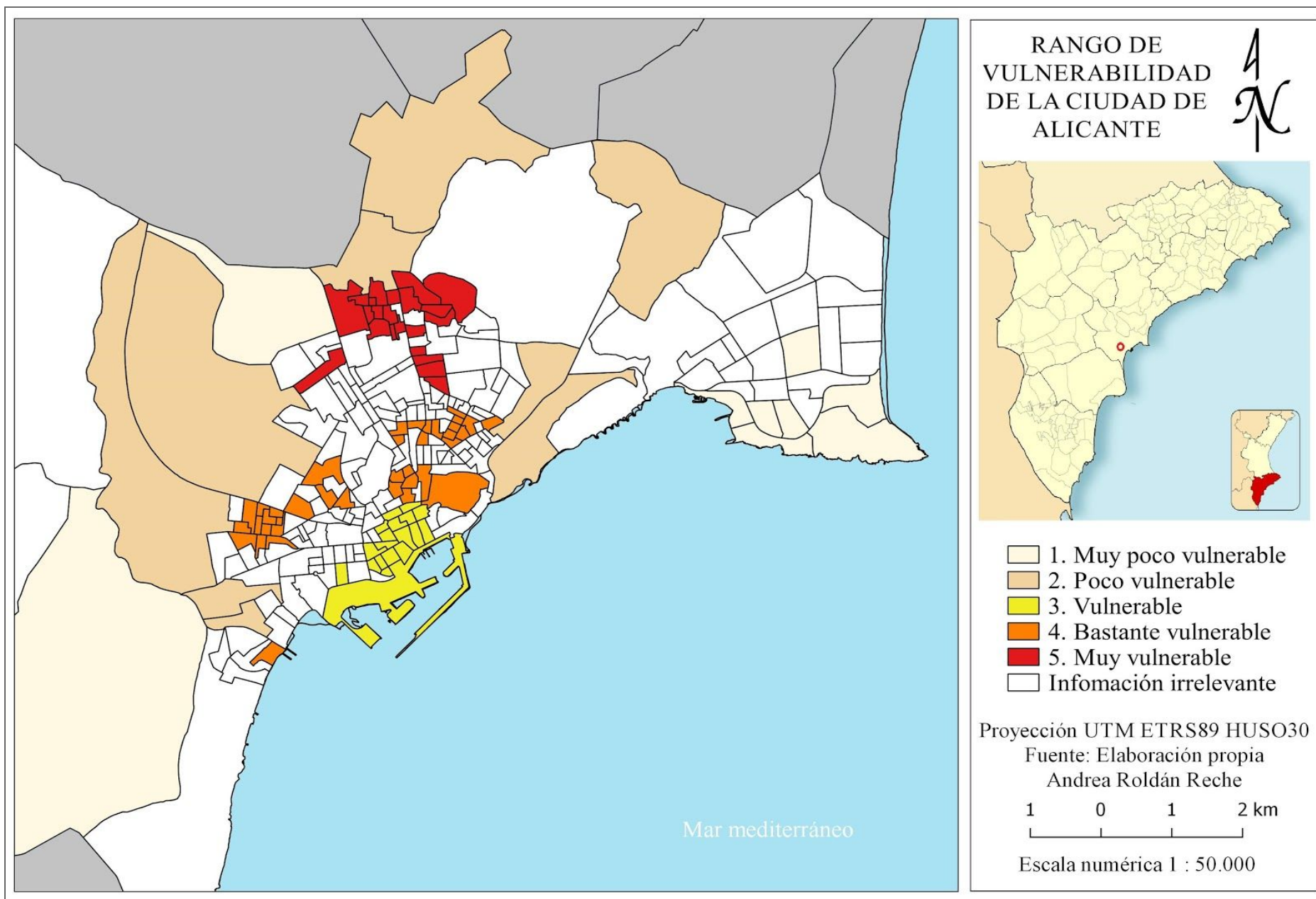
PROYECCIÓN
UTM ETRS89
HUSO30
Elaboración propia.
Andrea Roldán

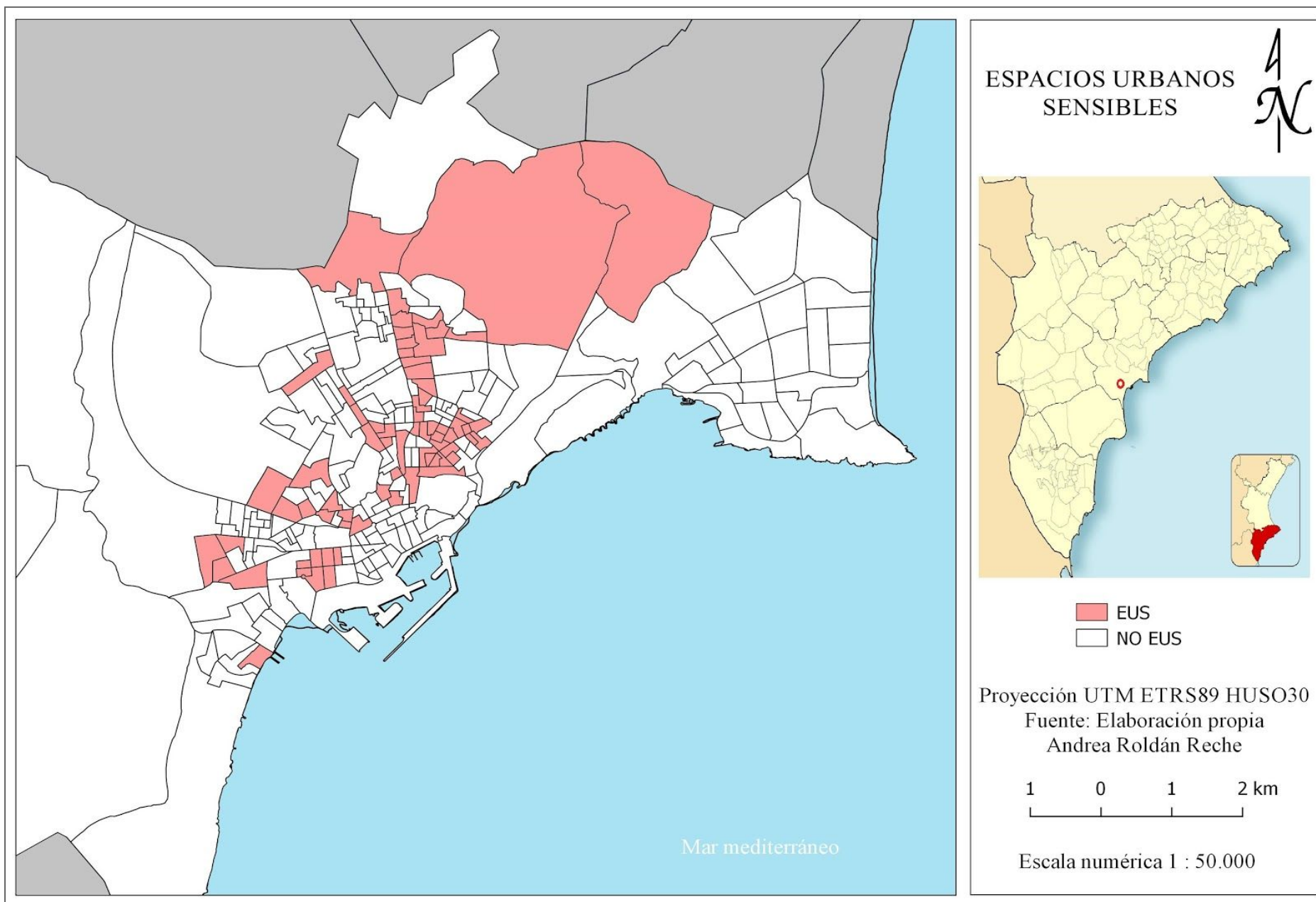
0 500 1000 m



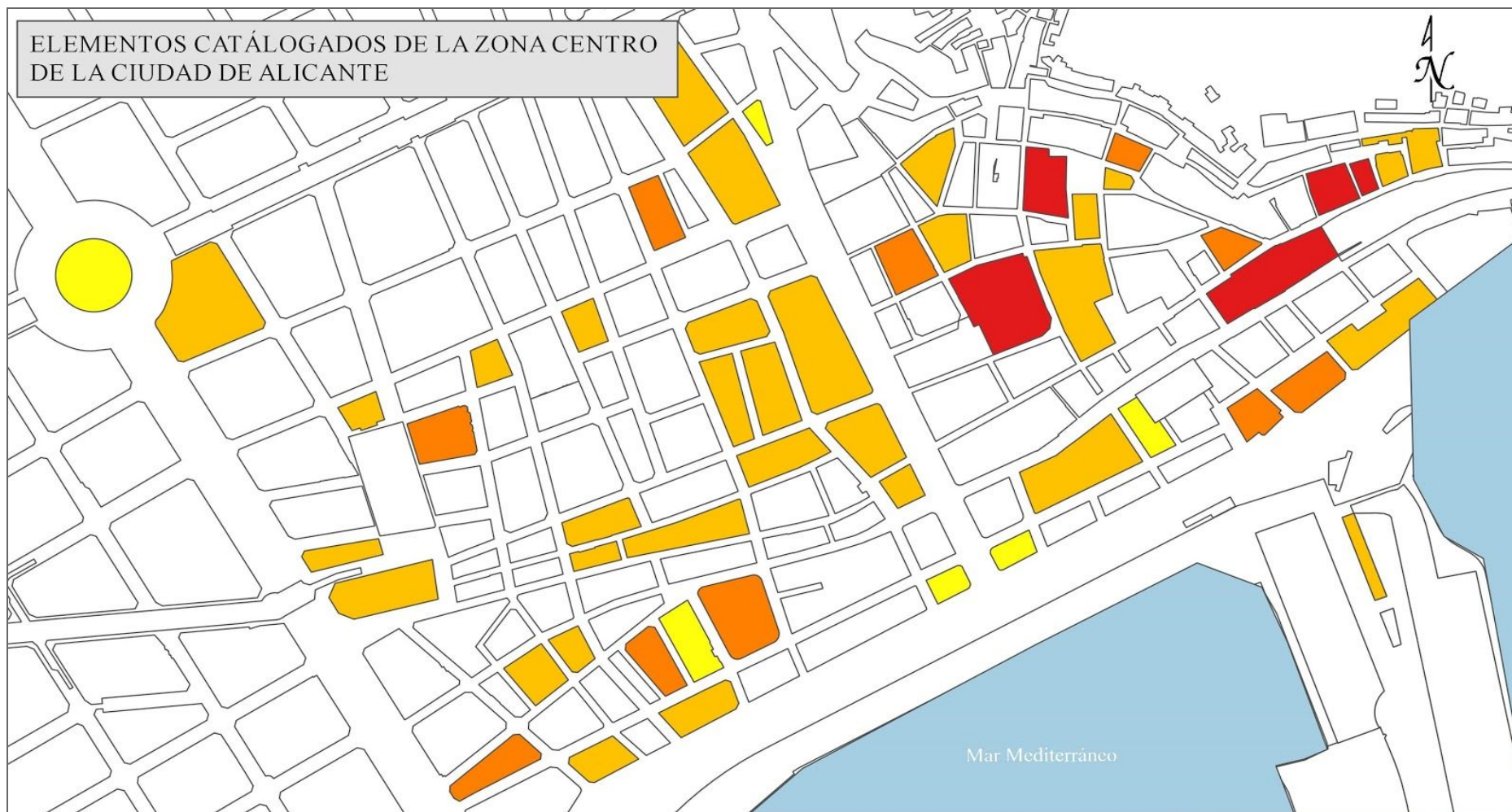








ELEMENTOS CATÁLOGADOS DE LA ZONA CENTRO
DE LA CIUDAD DE ALICANTE



Proyección ETRS89 UTM HUSO 30

Fuente: Catálogo de Protecciones de Alicante.

Ayuntamiento de Alicante. QGIS.

Elaboración propia. Andrea Roldán Reche. 04/05/2018

100 0 100 200 m

- Bien de interés cultural
- Bien de relevancia local
- Bien de catalogación parcial
- Bien de catalogación integral



7. ACTUACIONES EXISTENTES

Para promover el efecto contrario a esa sensación de abandono y vulnerabilidad en todos los ámbitos, se han llevado a cabo diversos proyectos con el fin de su regeneración, y lograr así, una visión más sostenible de la zona, que permita una situación favorable para la población de otras partes de la ciudad, para realizar comercio y actividades en aquella zona.

En el año 2001 el Ayuntamiento puso en marcha el ***Plan Municipal de Intervención Integral*** para la zona específica de Juan XXIII, con el fin de impulsar el interés de nuevos vecinos, con una implicación efectiva en las actividades comunitarias. Es decir, es un programa de viviendas para jóvenes solidarios, de forma que la participación social de éstos mantiene y garantiza el desarrollo de esas zonas vulnerables. Se trata de un proceso de rehabilitación en todos los aspectos, no solo arquitectónicamente, sino una mejora de la imagen del lugar, y del sentido de pertenencia de aquellos que habitan allí, interviniendo en los espacios públicos.

Tras los resultados de éste, a partir de 2017 ha empezado a desarrollarse otro programa similar en el barrio de Virgen del Remedio. Ambos se llevan a cabo por la Concejalía de Acción Social, Concejalía de Coordinación de Áreas y el Patronato Municipal de la Vivienda de Alicante. Se trata de proyectos realizados por el Patronato de la Vivienda, proyectos para jóvenes en régimen de alquileres a un precio por debajo de la media del mercado. Es decir, facilitar el acceso a una vivienda compartida en régimen de arrendamiento temporal a esos jóvenes concienciados con la problemática social del barrio y que están dispuestos a participar en su desarrollo y mejora de condiciones de vida a través de las actividades voluntarias específicas y de su convivencia cotidiana como vecinos del barrio.

Diversos planes de regeneración urbana han surgido en la Zona Norte de la ciudad, es decir, intervenciones rehabilitadoras de edificios particulares.

Las intervenciones implican la mejora del aislamiento térmico y acústico, mediante el tratamiento de fachadas, así como la mejora de la accesibilidad. Para ello el Ayuntamiento ha

firmado un Convenio con el Instituto Valenciano de la Edificación, en especial para el ahorro energético de las viviendas. Así, las iniciativas son las siguientes:

- “Fondo estatal para la dinamización de la economía y el empleo” ubicado en el segundo sector del barrio de Juan XXIII.
- Plan de rehabilitación integral y renovación de Nou Alcolecha (ARIS Y ARUS respectivamente).

El primero de éstos es un plan ubicado en Virgen del Remedio y en Juan XXIII, realizado a través de subvenciones de las distintas competencias tanto comunitarias, como estatales, mientras que solo un 10% de la financiación corre a cargo del Ayuntamiento de Alicante.

Mientras que el **Plan ARUS**¹³ se aplica a los barrios llamados Nou Alcolecha y Colonia Requena. Destaca en este caso, el trabajo a considerar para la zona de Alcolecha, mediante un proyecto de sustitución completa de la edificación, es decir, urbanizar de nuevo la zona.

En este caso, el proyecto es subvencionado en sus totalidad por el Ministerio estatal a través de un programa Municipal de Intermediación Social Inmobiliaria.

Así, el planeamiento es el desarrollo de la zona con el objetivo de lograr la máxima cohesión e integración social. El problema viene dado por el necesario realojo temporal de la ciudadanía habitada allí hasta la nueva construcción.

Sin embargo, para el barrio de Colonia Requena, está pendiente su estudio, mientras que distintas comisiones y el Patronato, recogen la información necesaria para la futura propuesta.

En cuanto a la regeneración física y del medio ambiente de la zona, gracias a las ayudas de los fondos europeos FEDER, el programa plantea una adecuación de espacios públicos, es decir, de las plazas y parques de la zona, evitando la imagen de deterioro y marginalidad.

Así como, un acondicionamiento de los pasos de peatones, del pavimento, en definitiva, una restauración del paisaje urbano, tanto en el ámbito de movilidad, como por ejemplo la creación de itinerarios peatonales y carriles bici.

¹³ Planes de Renovación Urbana Integral en Barrios. Ayuntamiento de Alicante.

Respecto a la falta de equipamientos, se proponen diversos equipamientos:

- Centro socioeducativo “Unamuno”
- Un mercado municipal que revitalizará el comercio, así como sus servicios complementarios.
- Un observatorio de Medio Ambiente urbano, como un centro para el desarrollo de educación ambiental con actividades sobre la sostenibilidad urbana.
- Centro Municipal Integrado de la Plaza de Argel.
- Polideportivo semicubierto Vía Parque.

También con el objetivo principal de racionalizar la ciudad, y dar respuesta a la necesidad de viviendas para la población sin recursos, o población joven con dificultades para comprometerse económicamente a una nueva vivienda, desde el Patronato de la Vivienda se están llevando a cabo diversos proyectos de gran relevancia. Se dividen en dos grandes bloques. Por un lado, viviendas situadas en edificios exclusivos del Patronato, en diversos barrios de Alicante, sobre todo en el centro antiguo, San Blas y San Antón. Por otro, un importante número de viviendas aisladas en edificios de numerosos barrios de Alicante, sobre todo en la Zona Norte.

Los proyectos llevados a cabo en éstas zonas se basan en procesos de alquileres, es decir, no se basan en la venta de viviendas, sino de su alquiler mediante una serie de condiciones que los favorecidos deben cumplir. El Patronato Municipal se dedica a atacar los problemas de vivienda de las personas más vulnerables de la ciudad de Alicante.

Los ejemplos de los diversos proyectos en materia de viviendas de alquiler son los siguientes:

a) “ ***Vivienda intergeneracional de la Plaza América***”.

Se trata de viviendas que se iniciaron como un proyecto municipal por medio del Patronato Municipal de la Vivienda de Alicante en el año 2003, cuyo objetivo era atender las necesidades específicas de vivienda de las personas mayores y de jóvenes de bajos ingresos, por medio de la provisión de 244 unidades de vivienda intergeneracional accesibles en zonas

urbanas centrales. Es decir, están destinadas a dos grupos sociales, jóvenes y personas mayores, con el fin de que convivan juntos, con actividades y un proyecto en común.

El proyecto no solamente ofrece vivienda digna y accesible, sino que también se esfuerza en crear un ambiente acogedor, familiar y un sentido de pertenencia entre los residentes, permitiendo a los residentes mayores mantener su independencia y permanecer en sus propios hogares a medida que envejecen. Se pretende resolver los graves problemas a los que se enfrentan muchas personas mayores de bajos ingresos que viven en condiciones de vivienda inadecuada y sufren de aislamiento, soledad y vulnerabilidad.

Construidos con valores ambientales, las viviendas se complementan con espacios dedicados a servicios comunitarios (biblioteca, centro de computación, áreas para eventos sociales y talleres, solarium, jardín en el techo, área de lavandería) y servicios locales de salud y recreación para los residentes. Los apartamentos tienen una superficie de 40 m² y pueden ser para una o dos personas, es decir, especialmente destinado a parejas. Son por tanto, alquilados como vivienda social, a precios muy accesibles, unos 160 euros mensuales.

La iniciativa surgió como resultado de una experiencia anterior con un pequeño conjunto de viviendas para personas mayores con dificultades.

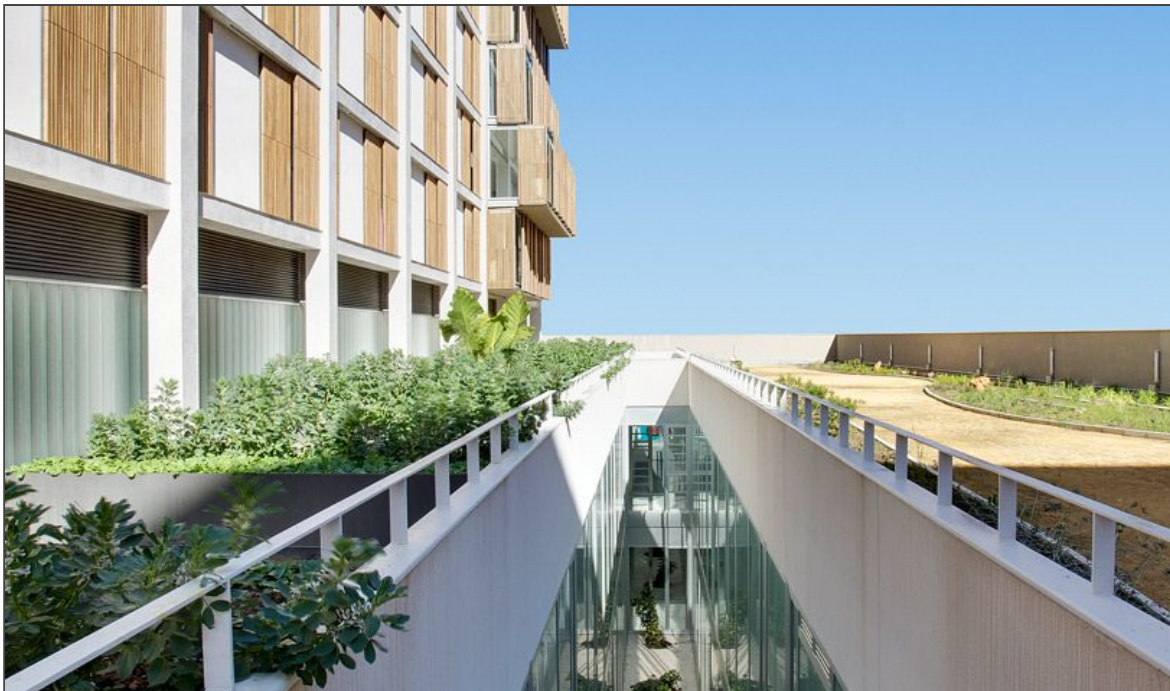
El éxito de este primer proyecto real, provocó un segundo programa en Benalúa, y en la zona de Lonja-Mercado realizados en 2013.

Ha recibido muchos visitantes, incluyendo una delegación de UN-HÁBITAT, asociaciones de urbanizadores, representantes de universidades nacionales y extranjeras (como Toulouse, New York y Tokio) y representantes de concejos de otras ciudades de España. El programa fue uno de tres proyectos presentados por la Ciudad de Alicante en el marco de la Iniciativa 100 Ciudades de UN-HÁBITAT, que examina prácticas innovadoras en todo el mundo.

Además recibió el premio AVS (de viviendas sociales) en 2010.



Imágenes del Edificio Comunitario Plaza de América, Glorieta del Pintor Manuel González Santana. *Figuras 4 y 5* (Arriba y abajo respectivamente).



b) *Viviendas para universitarios o “Univerbarrio”.*

Estas viviendas en régimen de arrendamiento, forman parte del programa “centro antiguo de Alicante-Barrio Universitario” y están acogidas al Plan de Vivienda 2005-2008. El programa completo consta de 6 edificios, en los alrededores de la Plaza del Carmen del centro antiguo de Alicante, situadas en la Calle Santa Lucía, nº3, Calle Toledo nº9, Calle Argensola nº15 y Plaza del Carmen nº1. Se encuentran situadas por tanto, en pleno centro de la ciudad, con una conexión excelente del transporte urbano, además de servicios y equipamientos.

c) *Alojamientos para colectivos en San Roque.*

Este alojamiento colectivo no se trata de ese hecho como tal, sino que es un edificio con habitaciones individuales, pero con el único uso de habitación dormitorio, mientras que el resto de servicios de una vivienda son compartidos por todo el colectivo de la vivienda. Es decir, que proporciona en sí un espacio de convivencia. El edificio consta de tres plantas, en la planta baja se encuentran situadas cinco habitaciones y la zona de cocina y comedor, perfectamente equipada, para que el usuario pueda cocinar de forma individual o colectiva. En todas las plantas hay baños colectivos.

La planta segunda alberga sólo habitaciones, y en la tercera se encuentra la lavandería, el living room y la terraza. La lavandería cuenta con lavadoras y secadora. El living-room es un espacio de esparcimiento dotado con proyector, dvd, tv y sonido. La terraza es sin duda el mejor espacio de este establecimiento donde se pueden disfrutar del sol y de las vistas del mar y del centro antiguo de la ciudad.

Por otro lado, existen proyectos y un plan para la zona centro de la ciudad, es decir, con el fin de regenerar el centro histórico, a través del *Plan Integral de Recuperación del Centro Tradicional de Alicante*. En cuanto a los procesos referidos a viviendas y espacios públicos de forma que impliquen conceptos de sostenibilidad encontramos los siguientes:

- Proyecto de promoción de viviendas públicas de alquiler joven o intergeneracional, cuyo objetivo es la rehabilitación y la renovación del Patrimonio Residencial.

Las actuaciones realizadas por parte del Ayuntamiento para su cumplimiento, es a través de un programa de adquisición o expropiación de aquellos solares de promoción pública en malas condiciones, y en ellos promover regímenes de alquiler, igual que en los proyectos en el resto de la ciudad, desde el Patronato Municipal de la vivienda.

- Programa de equipamientos dotacionales.

Para conseguir así, el rejuvenecimiento del centro , ya que su población es principalmente envejecida, se ha elaborado desde la administración un Plan Especial de Ordenación Urbana del Centro Tradicional, en el que se tiene en cuenta la importancia de la edificación, debido a su carácter histórico, tanto desde el punto de vista urbano como arquitectónico, a causa de su estado descuidado actual, ya que existe un alto número de viviendas desocupadas.

Las actuaciones que pretende así dicho plan son las siguientes:

- Realizar un catálogo detallado de las edificaciones por su interés histórico.
- Fomentar la rehabilitación, conjunto a una renovación de la imagen.
- Mejorar la permeabilidad de la trama urbana, es decir, implantar mayor número de espacios públicos de convivencia
- Y aplacar el tema del aparcamiento, es decir, creación y regulación de éste.

Estas actuaciones prioritarias se justifican como consecuencia del vacío residencial y de actividades comerciales y sociales en la zona en los últimos años.

Destacan otros proyectos además de los nombrados anteriormente (Iniciativa Urbana Barrios Zona Norte de Alicante 2007-2013; Plan de recuperación del Centro Tradicional de Alicante 2003-2011), como por ejemplo:

- ***Impulsa Alicante***: comenzado en el año 2012, y que cuenta con una duración de ocho años. Es el Plan de Competitividad Urbana de Alicante (2012-2020) que realiza un diagnóstico global de la ciudad, proponiendo una estrategia a nivel socio económico que desarrolla todo el municipio con más de 90 entidades participantes.
- ***Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comunidad Valenciana (PMUS)***, en el que se detallan los estudios, indicadores y estrategias de actuación para la mejora de las redes viarias y de transporte público, de las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas.
- El ***Plan de Actuación de Energía Sostenible*** del municipio de Alicante, en el marco del Pacto de Alcaldes Europeo, con un periodo de actuación de diez años (PAES 2010 al 2020), y con el objetivo de reducir las emisiones de CO2.
- ***AGENDA 21***: El Ayuntamiento de Alicante viene adoptando desde el 2002, la utilización del listado de evaluación para el análisis de la situación medioambiental en el área urbana de la Estrategia
- Y el ***Plan de Rehabilitación del centro antiguo de Alicante (Racha)***, es decir, la rehabilitación de edificios e infraestructuras del centro antiguo de Alicante, así como otros programas de viviendas en zonas centrales y periféricas de la ciudad.

Desde el año 2014, y con previsión hasta el 2020, el Ayuntamiento presentó una ***“Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado en el área central y pericentral de la ciudad”*** (DUSI Alicante). La zona de estudio queda comprendida entre los dos montes significativos de la ciudad, es decir, el monte Benacantil y el monte Tossal, en los que se situaban dos castillos de un gran valor paisajístico, medioambiental y patrimonial muy importante.

Las competencias municipales que definen este proyecto vienen referidas por la Ley 27/2013 de racionalidad, y sostenibilidad de la Administración Local.

- Zona mayoritariamente residencial con poca actividad comercial y terciaria.
- Trama urbana caracterizada por manzanas de pequeña dimensión y de gran compacidad, es decir, con densificación extrema.
- Calles estrechas con escaso soleamiento y poco atractivas como espacio de paseo.

- Escasez general de espacios libres singulares. La superficie total de zonas verdes es 397.254. m2, de los cuales el 91,6% corresponde a los dos montes incluidos en la estrategia. Si exceptuamos los dos montes, el indicador de superficie de zona verde por habitante es de 1, muy lejos de los 10-15 m2/hab que recomienda la Organización Mundial de la Salud.
- Falta de permeabilidad viaria, tanto en la mala conexión peatonal respecto de las paradas de transporte público, como por la carencia de estacionamientos necesarios.

En esta área de intervención se sitúan varios edificios con valor patrimonial, destacado entre otros, la antigua Fábrica de Tabacos actualmente denominada “Las Cigarreras”, cuya función es como centro social y cultural, donde se realizan exposiciones y conciertos.

Siguientes fotografías: *Jardín vertical en la fachada del edificio del centro cultural “Las Cigarreras” (primera - Figura 6), en la ciudad de Alicante, junto a la antigua fábrica de tabaco (segunda - Figura 7).*





	Total Alicante	Zona DUSI
Viviendas secundarias	15,39%	9,09%
Viviendas vacías	13,49%	18,05%

Tabla 7. Fuente: Plan DUSI

Respecto a los indicadores de viviendas de ésta área, el número de viviendas secundarias es menor respecto al resto de la ciudad, sin embargo, el número de viviendas vacías es mayor. Además, el estado de dicho porcentaje de viviendas vacías de la zona de estudio, es de carácter deficiente, siendo la tasa más alta de viviendas en mal estado en toda la ciudad. Por ello también, el porcentaje de viviendas no accesibles en la zona de estudio supera en un 20% a la media de todo Alicante.

En cuanto a la movilidad el ayuntamiento también ha recalcado en los últimos años diversos proyectos especializados en las vías para ciclistas.

Como por ejemplo a través del Plan de Infraestructuras de Alicante, con el que pretende crear itinerarios nuevos de ciclistas e iniciativas para potenciar su uso. La red de itinerarios existente supera los 115 kilómetros por la trama urbana de la ciudad. El propósito de éste plan es ampliar la red hacia todos los barrios, comenzando por las obras hasta la oficina de la EUIPO, y extendiéndose hasta la Playa de Urbanova en una segunda fase, tal y como nos

cuenta el artículo del periódico Alicante plaza: “Estrategias para potenciar la movilidad sostenible” de 2017. Sin embargo dista de la realidad como veremos en puntos posteriores.

Por otro lado se encuentra en trámite un proyecto denominado ‘Biciescuela’ desde el 2018, y con futuro hasta 2019, “Son excursiones y actividades dirigidas al alumnado de 5º y 6º de Educación Primaria, al alumnado de Enseñanza Secundaria Obligatoria, de Bachillerato y de Ciclos Formativos de Grado Medio de la ciudad de Alicante, para que pueda comprobar que la bicicleta es una alternativa viable para desplazarse por la ciudad con seguridad, economía, eficacia y comodidad”. [web del Ayuntamiento de Alicante].



Figura 8. Grupo de Biciescuela frente al Ayuntamiento de Alicante.

8. PROPUESTAS

Con el fin de lograr una cohesión socio territorial adecuada a los parámetros de sostenibilidad necesarios para el futuro desarrollo de la ciudad, se establecen unos objetivos ligados a una posible Estrategia Urbana de carácter integrada, cuya base recae en los siguientes elementos u objetivos concretos con sus respectivas actuaciones.

Tabla 8. Objetivos sostenibles generales de la ciudad de Alicante. Elaboración propia.

MEJORA DE LA ESCENA URBANA	Integración del paisaje en el tejido urbano
	Incremento del arbolado. Corredores verdes
	Permeabilidad y atractivo de las edificaciones
	Reequilibrio de usos
FOMENTAR LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	Mejorar la percepción ciudadana
	Incremento de la superficie peatonal
	Reducción de aparcamientos en superficie
	Fomento del transporte público sostenible
MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA COHESIÓN SOCIAL	Estimulación educativa y cultural
	Nuevos focos de atracción en zonas degradadas
	Incentivos al empleo y ocio
	Equipamientos
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	Protección del paisaje y del entorno natural
	Infraestructuras sostenibles
	Incremento de las zonas verdes
	Incremento de las zonas de relación
INNOVACIÓN URBANA	Implantación de sistemas geográficos para la gestión de los usos del suelo y dotaciones
	Utilización de TICs para la gestión de la movilidad, la información turística.

Mejora de la escena urbana

Una de las mayores tendencias sostenibles que se aplican a las ciudades, para la mejora de la escena urbana, y la incrementación de las zonas verdes, es la inclusión de elementos naturales, como por ejemplo insertar jardines verticales, con el fin de reducir la contaminación acústica, filtrar los gases nocivos, producir oxígeno, y además regular la temperatura de los edificios en los que se implantan, ya que los jardines en ventanas y paredes consiguen todo ello, además de embellecer el entorno.

Es necesario intentar incrementar el número de zonas verdes, y así lograr un reequilibrio de usos, entre zonas de estancia y zonas de viviendas compactas. En una ciudad con pocos espacios libres es difícil lograr implantar corredores o anillos verdes, como los del País Vasco, ya que habría que derribar o eliminar zonas construidas.

Una de las formas posibles de dar más espacios libres de contaminación, y de tráfico, se trata de evitar el transporte en las calles más principales, implantar calles peatonales, y así incrementar en esas zonas mayor número de plantas, y jardineras para dar una mayor sensación y visualización verde, especialmente en la zona del centro. Además de utilizar los jardines verticales en edificios municipales del centro, que den un aspecto más naturalista. La plaza del Ayuntamiento es una buena zona para incrementar el número de especies naturales, mediante maceteros móviles, para depende de qué ocasiones, si fuera necesario quitarlos.

En los barrios más compactos, como La Florida, Ciudad de Asís y alrededores, sería posible estudiar la posibilidad de utilizar los solares con construcciones en ruinas y sin ningún uso, como nuevas plazas o zonas de estancias, y así mejorar a la vez, la escena urbana de los barrios, no visualizando construcciones degradadas sino zonas verdes. Pero ese tipo de actuaciones son difíciles respecto a los problemas administrativos y judiciales.

Con la implantación del TRAM sí que se han conseguido zonas verdes durante el tramo de sus vías, para dar así una imagen sostenible tanto de movilidad, como medioambiental; pero bien es cierto que aquellas zonas donde se ha logrado en mayor medida es en zonas más

nuevas en cuanto a sus construcciones, como la zona del Bulevar del Plà, o la Playa de San Juan, éste último el mejor ejemplo de espacio de estancia, con calles amplias y con una gran cantidad de espacio que invita a la sostenibilidad. Áreas verdes y de paseo.

Fomentar la movilidad urbana sostenible

Tabla 9. Medidas a adoptar para una movilidad sostenible en la ciudad de Alicante.

MOVILIDAD PEATONAL	Recuperar parte del espacio público ocupado por el vehículo privado (Peatonalizaciones puras y mixtas)
	Mejora de forma y tamaño de las aceras
MOVILIDAD CICLISTA	Implantación de carriles bici
	Creación de zonas y sistemas de aparcabicis
	Creación de sistemas de préstamo de bicis
TRANSPORTE PÚBLICO	Carriles Únicos de BUS en zonas con problemas de congestión
	Mejorar e incentivar los transbordos (mejorar la intermodalidad)
VEHÍCULO PRIVADO	Reordenación de la red viaria urbana
	Restricciones de paso en zonas concretas (Zona centro, La Rambla, Av/ Alfonso El Sabio)
GESTIÓN DE APARCAMIENTOS	Priorización de plazas de estacionamiento
	Creación de zonas de estacionamiento especiales para ciertos días y horas al año

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la creación de zonas de estacionamiento especiales para ciertos días y horas al año, es aplicable a zonas como por ejemplo el espacio de la antigua estación de autobuses en la calle Portugal, lo que desde el 2015 tras cerrar definitivamente como consecuencia de la apertura de la nueva estación, se ha convertido en una plaza o parque, y el edificio se utiliza para hacer exposiciones o diferentes eventos municipales.

En épocas especiales como Navidad, cuando el tráfico es aún más acusado, días concretos se puede utilizar para aparcamientos.

Además disponer de aparcamientos disuasorios en las periferias de la ciudad, tal y como dice la palabra, cuyo fin es alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el transporte público.

Dado que el ayuntamiento ha puesto en marcha diversas propuestas ya comentadas, con carácter sostenible y rehabilitador de forma que se reutilicen los espacios ya existentes, que necesitan de renovación para acabar con su degradación.

También es de importancia relevante el aumento y mejora de la calidad de los carriles para el uso de bicicletas. Tal y como veíamos en el mapa 13-Anexo I, la ciudad de Alicante carece de una adecuada conectividad respecto de éste transporte tan sostenible. Es necesario por tanto, aumentar el número de carriles bicis, alcanzando mayor número de zonas que se conecten unas con otras. Y actuaciones realmente potenciales, como podría ser un carril adecuado que recorra el litoral de la ciudad. Existe un espacio lo suficientemente grande como para poder realizar un carril exclusivo de las bicicletas que no ocupen los peatones.

En la zona de la Playa de San Juan existen tramos de carril bici, que carecen de la calidad necesaria, ya que son interrumpidos repentinamente sin ni siquiera acceso a desviaciones. Por ejemplo, una buena medida sería un carril que abarcara una conexión desde el carril que llega a la albufereta, y continuará por la Avenida de Villajoyosa, más conocida como la Cantera de Alicante, donde se realizó un paseo marítimo peatonal hace pocos años, donde se podría regular con ciertas medidas el paso de la bici por dicha zona hasta conectar finalmente con la playa del Postiguet hasta el carril bici ya existente de la Avenida de Elche.

Actualmente se está ejecutando un túnel a través de la serra grossa, que según los medios de comunicación locales va a ayudar a la realización de un futuro carril-bici litoral.

Por otro lado desde el Ayuntamiento se han propuesto casos que no han salido adelante. En diciembre de 2016 hubo que volver a lamentar, como en años anteriores, el retraso de al menos un año adicional en el proyecto para construir un itinerario peatonal y ciclista a la entrada de Urbanova: esta vez falló el permiso de Costas.

También se anunció proyecto “Desde el polígono industrial de Las Atalayas hasta la Vía Parque Alicante-Elche (A-79), (incluido dentro de las inversiones financieramente sostenibles)”, del que no se ha vuelto a tener noticia desde entonces.

Pero sobretodo es necesaria la mejora de los carriles bicis que ya están vigentes y que sin embargo, son difíciles de ser utilizados por la población por casos como la siguiente imagen:



Figura 9. Carril completamente interrumpido, que te obliga a desviarte hacia la carretera. Calle Sevilla. Fuente: Blog: Alacantenbici.

No solo son deficientes los carriles, con una alta peligrosidad, sino también los espacios aparcabicis. Espacios pequeños que un principio no deberían contar con problemas, pero a pesar de ello son en su mayoría inservibles, tal y como refleja la imagen siguiente:



Se aprecia en ella además, siguiendo el trazado de líneas discontinuas rojas, por donde transcurre el carril bici, por en medio de la carretera, de forma que entorpece a los vehículos, tanto para circular, como a la hora de hacer maniobras de aparcamiento u otras, pudiendo tener accidentes graves los ciclistas. Desde hace varios años es posible, a través de la web del Ayuntamiento, hacer solicitudes de aparcabicis. Pero hay quejas de comercios y ciudadanos que señalan que sus peticiones no son atendidas. *Figura 10.* Fuente: blog Alacantenbici.

Hay importantes barrios de la ciudad que no cuentan con suficientes aparcabicis, como por ejemplo San Gabriel, barrios de la zona Norte, zona de Playas, La Florida, entre otros; tal y como queda reflejado en el mapa 14 - Anexo I.

Medidas para la mejora de la cohesión social

Además de esas necesidades de renovación de espacios residenciales, se deben atender otros espacios de la ciudad para dotar a esta de un interés y de un valor adicional que propicie un mayor turismo, y de mejor calidad. Actuaciones a la par que las puestas en marcha, es decir, dando importancia a la rehabilitación de edificios que por diversos motivos se han dejado de mantener en la medida necesaria, y no se les ha dado un valor y un aprovechamiento.

De forma que a través de varios edificios con necesidad de rehabilitar y regenerar que sirven de ejemplo para los otros muchos que se encuentran en el mismo estado en la ciudad de

Alicante, he realizado una especie de catálogo de protección y de rehabilitación, alcanzando mediante ello, unas propuestas para mejorar la escena urbana de la ciudad, y promover su urbanismo y planeamiento más sostenible. (Mapa 15- Anexo I)

Dichas propuestas son las siguientes:

Ficha 1. Entrada a la ciudad SW.

La zona de la Av. de Elche desde la entrada de la autovía A-31, se encuentra deshabitada y descuidada, solo quedan varias antiguas fábricas de las cuales siguen en uso una de ellas, y un par de viviendas habitadas pero en mal estado, y que dan mala imagen.

En la parte paralela de la carretera hace poco se implantó un parque con un carril bici, pero a pesar de ello se encuentra degradándose. Entonces, ¿Por qué no realizar la obra de espacio verde en ambas partes de la avenida?

1.1 Viviendas deshabitadas. Rehabilitación de ellas.

1.2 Fábricas. Modernización de las fábricas de modo que den un aspecto distinto. No hace falta cambiar por completo la estética de los edificios porque lo que se pretende en estas actuaciones es mantener las tipologías edificatorias, especialmente las fachadas, pero si renovar su imagen, como por ejemplo con simples detalles como éste que encontré con la realización de las fotografías en una pequeña pared de estas fábricas (Anexo x)

1.3 Extensión sin uso. Implantar un parque similar al contiguo, o realizar obras que sirvan de aparcamientos asfaltados y regulados a la entrada de la ciudad, supliendo las necesidades de aparcamientos en el centro de ésta. Promoviendo además el uso del transporte público y sostenible, evitando mayor contaminación por las calles más principales.

Ficha 2. Puerto-Panoramis.

2.1 Aledaños a la Casa del Mediterráneo. Apoyo a iniciativas culturales, restaurando la zona y uniendola con el espacio verde de sus alrededores, incluso restaurando el edificio que se encuentra pegado a ella para usos bien culturales o bien de acogida para personificaciones de consulados o necesidades del resto de países mediterráneos.

2.2 Antiguas casas de pescadores. Casas totalmente degradadas pegadas a la actual estación de autobuses, a la cual acuden multitud de personas al cabo del día de toda la provincia, y extranjeros. Lo cual sin saber la historia de esas casas, la imagen no es agradable. Es necesaria una total remodelación de ellas, una solución ya sea dotarlos de otro uso como histórico, o incluso vuelta al uso residencial.

2.3 Antiguas fábricas y comercios. En estos casos es posible acondicionar el espacio para un mayor número de aparcamientos, ya que se sitúan muy cerca del centro andando, pero lo suficientemente alejadas para provocar un menor impacto. O acondicionarlo de forma similar al Centro Comercial de Panoramis (como gran espacio comercial y de ocio especialmente, frente al puerto marítimo incluso con posibilidad de abrirse y dar a conocer el puerto industrial), el cual cuenta con escasa influencia a causa precisamente por falta de aparcamiento. Ello ayudaría tanto al centro comercial, como a la estación de autobuses, en la cual tiene una gran desventaja que solo existan frente a ella 3 plazas en las que únicamente puedes estacionar 10 minutos.

Ficha 3. Zona centro histórico

3.1 Barrio centro. Edificaciones, muchas de ellas de carácter monumental, las cuales han tenido un relevancia en la historia y actualmente se encuentran deshabitadas y abandonadas, como por ejemplo en la Plaza Doctor Balmis, donde se sitúa una de las referencias a los refugios republicanos utilizados en la ciudad durante la guerra civil española.

3.2 Barrio centro antiguo. Tras sus calles estrechas y peatonales se encuentran casas unifamiliares completamente derruidas, es decir, en estado de ruinas. Estado el cual, no debe permitirse en un centro tradicional de cualquier ciudad, y mucho menos si ello acarrea como consecuencia el abandono residencial, y comercial de la zona.

3.3 Zona del ayuntamiento. En plena calle del ayuntamiento, el mal estado de las edificaciones producen la necesidad de imponer en ellos elementos que disimulen dicho estado arquitectónico, como por ejemplo lo reflejado en la siguiente imagen:



Figura 11. C/ Rafael Altamira. Elaboración propia.

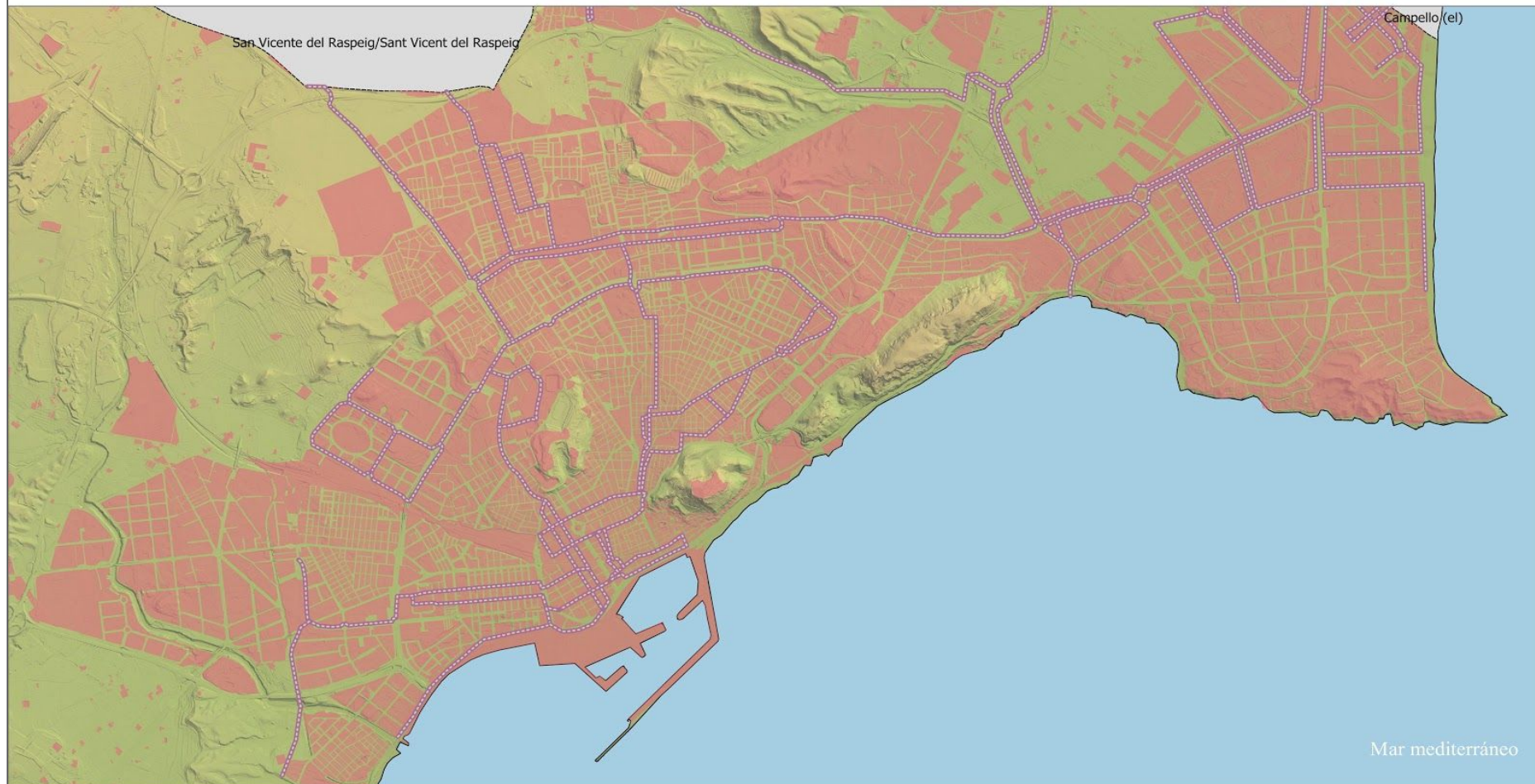
Ficha 4. Entrada a la ciudad SE

4.1 Extensión sin uso. En este espacio se han creado diversas de proyectos o ideas que no han llegado a ninguna parte. Es cierto que a la vista, junto al nuevo paseo del mar y las infraestructuras del TRAM, es un espacio degradado con viviendas con un bajo grado de habitabilidad.

4.2 Cruce C/San Cayetano con C/ Madrid. Viviendas unifamiliares de pequeño tamaño, las cuales se mantienen en cuanto a valores arquitectónicos, y renovación de pintura y fachada; aunque no todas lo cumplen, sino que además existen cantidad de huecos degradados que dotan a esa entrada a la ciudad de una mala imagen desde la N-332.

En la entrada SE es necesario una gran remodelación, más que regeneración, ya que se podría aprovechar dicha extensión, para un gran parque que conecte varias zonas contiguas, aprovechando el paso del tranvía, o incluso intentar que se realicen hoteles sostenibles que tengan el menor impacto medioambiental posible.

ITINERARIOS CICLISTA DE LA CIUDAD DE ALICANTE

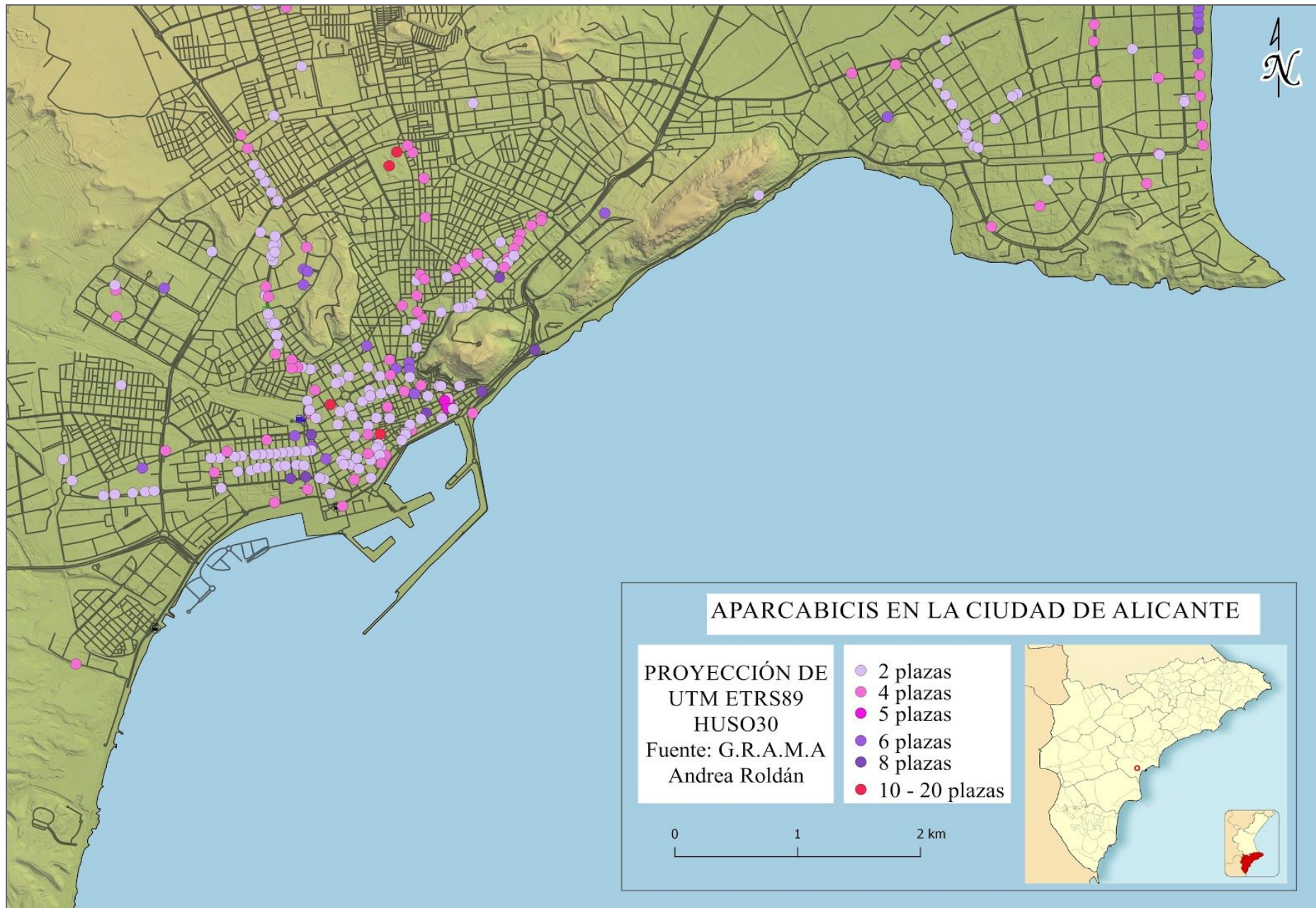


PROYECCIÓN UTM ETRS89 HUSO30
Fuente: Elaboración propia. Andrea Roldán

— carril_bici1

0 1 2 km







DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS PERTENECIENTES AL CATÁLOGO DE PROPUESTAS, CON ALGUNAS DE SUS RESPECTIVAS FOTOS

PROYECCION UTM ETRS89 HUSO30
Elaboración propia. Andrea Roldán

500 0 500 m

- ul>
- Entradas a la ciudad
- Zona Panoramis
- Zona centro
- Estación La Marina
- Construcciones

Sería posible por ejemplo un parque deportivo, lo cual no existe en estas zonas de la ciudad, a varios niveles, para aprovechar la influencia cercana del mar, y con buenos equipamientos, que incluso en un futuro pueda acoger competiciones de diversas categorías.

Ventajas	Inconvenientes
Mejora de la visibilidad de las entradas a la ciudad frente al turismo	Elevado presupuesto económico
Ampliación de la oferta cultural complementada con zonas verdes	Necesidad de cantidad de proyectos (medioambientales, sociales...)
Renovación de la escena urbana y activación del centro tradicional	Derechos de propiedades privadas de algunos de los edificios

La mayoría de las rehabilitaciones que ya se están realizando en determinadas edificaciones de las zonas estudiadas son a través de empresas privadas, dada la propiedad correspondiente de éstas (Opera Severitas, Construcciones Altamira, Inmuebles SG, Renozak, Urbana, y estructuras RH principalmente). Pero es en ese tema donde el Ayuntamiento debe hacer mayor hincapié y realzar cantidad de obras de rehabilitación y regeneración sobretodo en dichas zonas, las cuales son las mayores en afluencia turística, y que necesitan un empujón social.

- Huertos urbanos.

En la ciudad de Alicante ya existe la llamada Red de Huertos urbanos de Alicante, un proyecto que surge desde la Asociación G.R.A.M.A. (Grup de Recerca Agrícola Metropolitana d'Alacant) que pretende ser una útil herramienta para fomentar y consolidar las manifestaciones agrícolas dentro de las ciudades.

Los huertos urbanos en las ciudades permiten aumentar las zonas verdes, permite recuperar espacios antes abandonados, y fomenta el reciclaje y la conciencia ambiental.

Innovaciones urbanas

En las paradas de autobuses, se están implantando la utilización de TIC's para una gestión y una utilización más eficaz de la movilidad, y así sea sostenible:

- Sellos QR: "Código de respuesta rápida". Se lee en el dispositivo móvil por un lector específico mediante la aplicación realizada por el Ayuntamiento de Alicante y de forma inmediata nos proporciona la información sobre la parada en la que nos encontramos. Como las distintas líneas que pasan por dicha parada y cuanto tiempo resta para el paso del siguiente. Además de una foto de la parada en sí, para comprobar que es correcto. (Figura 12)
- Placas solares que autogestionan el gasto de energía necesario para la iluminación y plasmación de los datos del transporte en las pantallas de las paradas. (Figura 13)

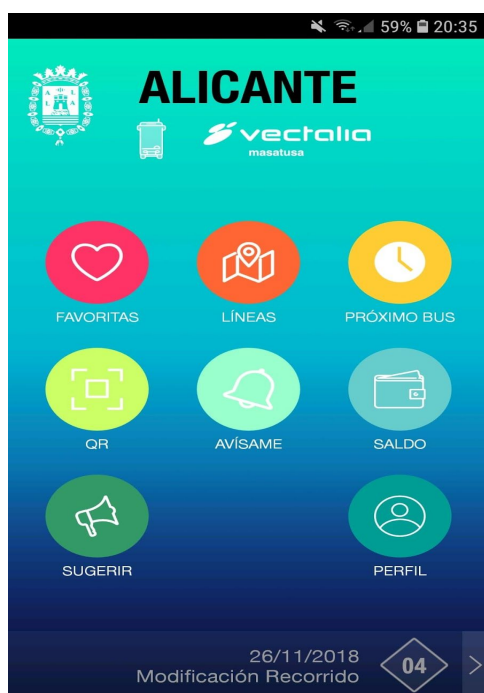


Figura 12. Captura de pantalla propia. La aplicación además te indica novedades sobre modificaciones del recorrido o nuevas paradas impuestas en épocas especiales. También es posible guardar tus paradas más utilizadas en favoritas, para un acceso más rápido, además de otros usos.

Figura 13. Av. Juan Bautista Lafora.

9. CONCLUSIONES FINALES DEL DESARROLLO SOSTENIBLE DE ALICANTE

Tras el análisis de los espacios más vulnerables de la ciudad de Alicante respecto en su camino hacia una ciudad sostenible basada en la rehabilitación y la regeneración urbana, los resultados de los indicadores de sostenibilidad en dichas zonas son los siguientes:

	Compacidad y funcionalidad			Complejidad		Desarrollo Sostenible
	Ocupación del suelo	Grado de habitabilidad	Movilidad	Equipamientos	Zonas verdes	
Zona Norte	3	1	2	3	3	2.4
Zona Centro	2	2	4	4	1	2.6
Zona Puerto	1	0	1	1	2	1
Entradas	4	1	0	1	2	1.6
Otras zonas*	3	2	1	3	2	2.2
TOTAL	2.6	1.2	1.6	2.4	2	1.96

Tabla 10. Clasificación de los indicadores de sostenibilidad en las zonas propuestas.
 Elaboración propia.

Leyenda

0 - Inexistente

2 - Insuficiente

4 - Abundante

1 - Escaso

3 - Suficiente

5 - Sostenible

* El resto de las zonas hace referencia a barrios con cierta historia como La florida, San Blas, San Gabriel, o zonas de relevancia económica y turística como La playa de San Juan; datos basados en una encuesta realizada a población de las distintas zonas.

Son datos procedentes de los resultados de una pequeña encuesta realizada a población de varios barrios de la ciudad.

Cierto es que los datos no son del todo fiables por el escaso número de encuestados, pero nos aproxima a la idea de percepción que obtiene la población.

	Respuesta positiva	Respuesta negativa
Grado de urbanismo sostenible	46,7%	53,3%
Movilidad adecuada	20%	80%
Zonas verdes	66,7%	33,3%
Equipamientos básicos	89,7%	10,3%
Percepción del Centro Hist.	40%	60%
Zonas de desconfianza	100% Zona Norte	
Entrada SW	53,3%	46,7%
Imagen real de la entrada Sw	0%	100%
Grado de urbanismo sostenible tras las imágenes	13,3%	80%

Tabla 11. Resultados de la encuesta. Elaboración propia.

Así, con todo ello la tabla de conclusiones de indicadores de sostenibilidad refleja que:

- La zona norte ha mejorado en cuanto a movilidad, con el TRAM y zonas de estancia, pero su grado de habitabilidad y de percepción social del resto de la ciudad es baja, tal y como refleja una de las preguntas de la encuesta.

- La zona centro tiene cantidad de equipamientos, pero su gran masificación urbanística pelagra su habitabilidad y provoca un menor número de zonas verdes. Sin embargo la movilidad, se adapta en cuanto a transporte público, ya que todas las líneas pasan por dicha zona, pero en lo referente a vía ciclista es prácticamente inexistente.
- El puerto son fábricas y viviendas abandonadas por lo que el grado de habitabilidad es 0, y además no transcurre por ella ningún tipo de transporte público, ni vía ciclista. A pesar de ello, en sus alrededores se han creado amplios jardines de estancia.
- En las entradas ocurre lo mismo que en el puerto, son edificaciones muy degradadas que apenas están habitadas, aunque algo más que el puerto, pero la movilidad, especialmente de transporte público es muy escasa, incluso peligrosa; al igual que su habitabilidad, debido a la cercanía de la N-332.

Por todo ello, el modelo territorial de urbanismo de mayor sustentabilidad se configura como un modelo de ocupación compacta con el fin de reducir el consumo de suelo y de buscar la máxima eficiencia en el uso de los recursos naturales. Analiza e incorpora por tanto, de forma previa a la planificación urbana, todos aquellos condicionantes del entorno y normativos que rigen el ámbito de actuación con el objetivo de definir y organizar el modelo de gestión de nuevas planificaciones en barrios más sostenibles.

En él son las densidades mínimas de edificabilidad las que permiten el desarrollo eficiente de aquellas funciones urbanas ligadas a la movilidad sostenible, y a la dotación de servicios, infraestructuras, y equipamientos básicos. La aplicación de dicho modelo territorial a una ciudad verdaderamente urbanizada, y con escasos espacios donde realizar un urbanismo sostenible no tiene sentido, sin contar antes con la necesidad de aplicar en primera instancia otros métodos, que logren que la ciudad ya existente sea viable y sostenible.

En definitiva, la ciudad de Alicante se encuentra en proceso hacia una ciudad sostenible, un proceso donde predomina la creación de zonas verdes, pero no la implantación de las

necesidades básicas de la población, como equipamientos, movilidad, seguridad vial y social. Sí es destacable obras culturales y sociales de viviendas en algunos barrios, pero es necesario continuar progresando, y sobretodo no dejar la ciudad en manos de la degradación arquitectónica del tiempo.

Para ello la rehabilitación y regeneración urbana en una ciudad tan histórica es la práctica más razonable para llegar a la sostenibilidad más adecuada, mediante acciones como:

- Programas de patrimonio público, rehabilitando edificios públicos proporcionándoles funcionalidad y uso de la ciudadanía.
- Intermediación social inmobiliaria en el mercado de las viviendas particulares desocupadas, es decir, incorporarlas al mercado facilitando su acceso, mediante programas de alquiler social, o precios más asequibles, con tal de ayudar a las familias menos favorecidas de la ciudad, y promover la ocupación de esas viviendas vacías.
- Plan de actuación para la rehabilitación de edificios particulares, dotándolos de condiciones de habitabilidad, en una búsqueda por la mejora de la imagen urbana. Zonas degradadas donde en hogares de escaso espacio viven un número de personas mayor al correspondiente en condiciones de habitabilidad.

En definitiva, promover el uso de la viviendas vacías, a pesar del motivo por el que éstas se encuentren de dicho modo, facilitando su acceso mediante precios bajos sociales para las familias con menores recursos económicos o sociodemográficos, que se encuentran bajo índices de pobreza y vulnerabilidad, mediante labores de mantenimiento y rehabilitación de las edificaciones más degradadas, para promover por otro lado la imagen social frente al turismo, actividad especialmente relevante en la ciudad.

FICHAS DE PROPUESTAS

CATÁLOGO

FICHA 1. ENTRADA SW

FICHA 2. PUERTO-PANORAMIS

FICHA 3. ZONA CENTRO

FICHA 4. ENTRADA SE

FICHA 1. ENTRADA A LA CIUDAD SW

1.1



1.2



1.3



Localización



Avenida de Elche, N-332. Barrio de Benalúa, Alicante.

Descripción

Fábricas Bufort y Cloquell datadas en 1940, cuyas fachadas se recuperaron entorno al año 2011, pero cuyos espacios intermedios se encuentran en mal estado y con espacios sin ningún uso en los que solo crece la vegetación, la inseguridad, y la delincuencia.

Chimeneas de Benalúa: declarado lugar de interés histórico.

Estudio urbanístico

Sistema de ordenación	Edificación aislada
Tipología edificatoria	Bloque exento
Uso global	1.1 y 1.2 Secundario; 1.3 Social
Uso pormenorizado	
Compatibles	Residencial, administrativo
Incompatibles	Comercial

CATÁLOGO DE PROPUESTAS

FICHA 2. PUERTO - PANORAMIS

2.1



2.2



2.3



Localización



Paseo de los Mártires de la Libertad - Muelle del Puerto, Alicante

Descripción

- Casa abandonada junto a la actual ‘Casa del Mediterráneo’
- Antiguas casas de los pescadores que trabajaban en la zona, principios del siglo XX
- Talleres dedicados a trabajos relacionados con el puerto industrial que anteriormente aportaban mayor número de trabajo

Estudio urbanístico

Sistema de ordenación	Edificación aislada
Tipología edificatoria	Bloque exento
Uso global	2.1 y 2.2 Residencial; 2.3 Comercial
Uso pormenorizado	
Compatibles	Terciario, dotacional y aparcamientos
Incompatibles	Cementerios

FICHA 3. CENTRO

3.1



3.2



3.3



Localización



Descripción

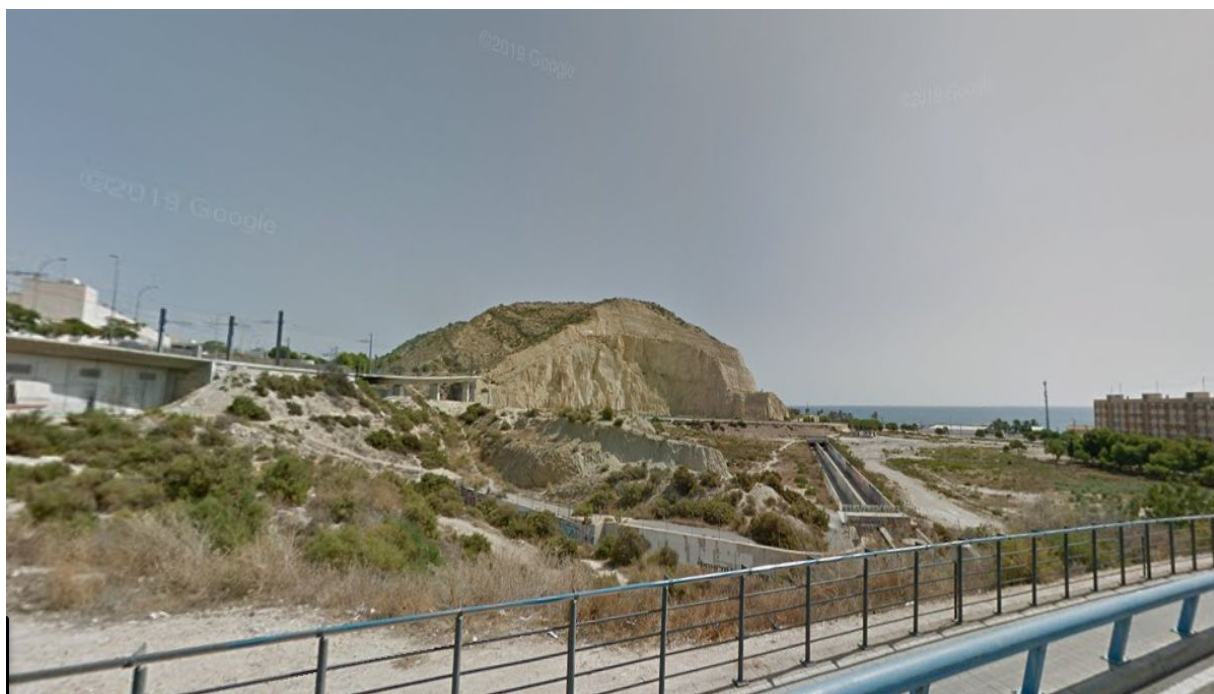
Disparidad entre tipología, uso y estado de los diferentes edificios que se encuentran en el casco histórico, zona comercial y turística. La mayor parte se encuentran sin uso, salvo los bajos de éstos. En estado de ruinas y abandono.

Estudio urbanístico

Sistema de ordenación	Edificación compacta
Tipología edificatoria	Casas de 2 plantas
Uso global	3.1 Residencial; 3.2 Sin uso; 3.3 Sin Uso
Uso pormenorizado	
Compatibles	Dotacional, comercial, y residencial.
Incompatibles	Cementerios

FICHA 4. ENTRADA SE

4.1



4.2



Localización



Descripción

- 4.1. Lugar aislado y degradado, donde se instalan familias con escasos recursos económicos y sociales, provocando problemas de sustancias ilegales
- 4.2. Viviendas las cuales se intenta mantener las fachadas con unos valores visuales y paisajísticos mínimos, los cuales no se cumplen en la parte posterior de las viviendas.

Estudio urbanístico	
Sistema de ordenación	Edificación aislada
Tipología edificatoria	Bloque exento
Uso global	4.1 y 4.2 Residencial
Uso pormenorizado	
Compatibles	Terciario, dotacional y aparcamientos
Incompatibles	Cementerios

10. BIBLIOGRAFÍA

SALOM CARRASCO, J. y ALBERTOS PUEBLA, J. M., *Delimitación y caracterización de los nuevos espacios urbanos valencianos*, Departamento de Geografía, Instituto interuniversitario de Desarrollo Local, Universidad de Valencia, 2010.

ALOMAR ESTEVE, G., *Teoría de la ciudad*, Estudios de Administración Local (Espaa), 1980. Biblioteca de la universidad de Alicante.

ECHEBARRÍA MIGUEL, C. y AGUADO MORALEJO, I. *La planificación urbana sostenible*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2003, 643-660.

GUTIÉRREZ, O., *La ciudad y el miedo*, Coloquio de geografía Urbana, Barcelona, 2005. Biblioteca de la Universidad de Alicante.

SAINZ-PARDO TRUJILLO, A. *Característica urbana, demográfica y funcional de un barrio periférico de la zona norte de Alicante, el caso de Virgen del Remedio*, Trabajo fin de grado, Universidad de Alicante, 2017, pp 1-57.

RUEDA, S., *Ciutat Mediterrània, compacta i complexa. Una visió de futur més sostenible*, Barcelona, 2002.

MARCO MOLINA, J. A, y GOSALVEZ PEREZ, V. *Urbanismo expansivo, dela utopía a la realidad*, XXII Congreso de Geógrafos Españoles, Universidad de Alicante, 2011

FARIÑA TOJO, J. *Ciudades para un futuro más sostenible*, Textos sobre Sostenibilidad, Madrid, 2004.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO:

- *Estrategia Española de sostenibilidad Urbana y local (EESUL)*, 2011, pp 1-230.
- *Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas*, Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, Agència d'ecologia urbana de Barcelona.
- *Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)*

GENERALITAT VALENCIANA:

- Ley 5/2014, 25 julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de Comunidad Valenciana (DOGV 31.07.2014), pp 1-187.

AYUNTAMIENTO DE ALICANTE:

- *Plan ciudad 2017/2025: 'hacia Alicante': desarrollo sostenible y protección del medio ambiente. accesibilidad y movilidad*, mesa de diálogo ciudadano, pp 47/96
- *Estrategia de desarrollo sostenible e integrado de alicante*: DUSI Alicante, área las cigarrerías, 2014-2020, pp 1-187.
- *Plan integral de recuperación del centro tradicional de Alicante.*, 2000.
- *Estudio barrios vulnerables-Zona Norte*, 2004, pp 1-271.
- *Plan de movilidad urbana sostenible de Alicante*, 2013
- SANTAOLALLA RUEDA, P., (FILIAS), *Proyecto interculturalidad en barrios del Pla-Carolinas, Campoamor y San Antón*, Concejalía de Inmigración, 2015, pp 1-71.

Recursos electrónicos principales:

CENSO 2011., Instituto Nacional de Estadística:

< https://www.ine.es/censos2011_datos/cen11_datos_resultados.htm >

ATLAS DE VULNERABILIDAD URBANA:

<<http://atlasvulnerabilidadurbana.fomento.es/>>

OBSERVATORIO DEL HÁBITAT Y SEGREGACIÓN URBANA:

<http://www.habitatge.gva.es/es/web/vivienda-y-calidad-en-la-edificacion/visor_noticias/-/asset_publisher/GwaJhtA1vFUk/content/observatorio-del-habitat-y-segregacion-urbana-de-la-cv>

ANEXOS

ANEXO I - CARTOGRAFÍA

MAPA 1. Localización del municipio de Alicante.

MAPA 2. Acceso a una movilidad pública alternativa al automóvil de la ciudad.

MAPA 3. Equipamientos básicos de la ciudad de Alicante.

MAPA 4. Elementos del abastecimiento de la eficiencia.

MAPA 5. Edificios públicos actualmente sin uso.

MAPA 6. Localización de los barrios vulnerables de la ciudad de Alicante.

MAPA 7. Vulnerabilidad Económica.

MAPA 8. Vulnerabilidad Residencial.

MAPA 9. Vulnerabilidad Sociodemográfica.

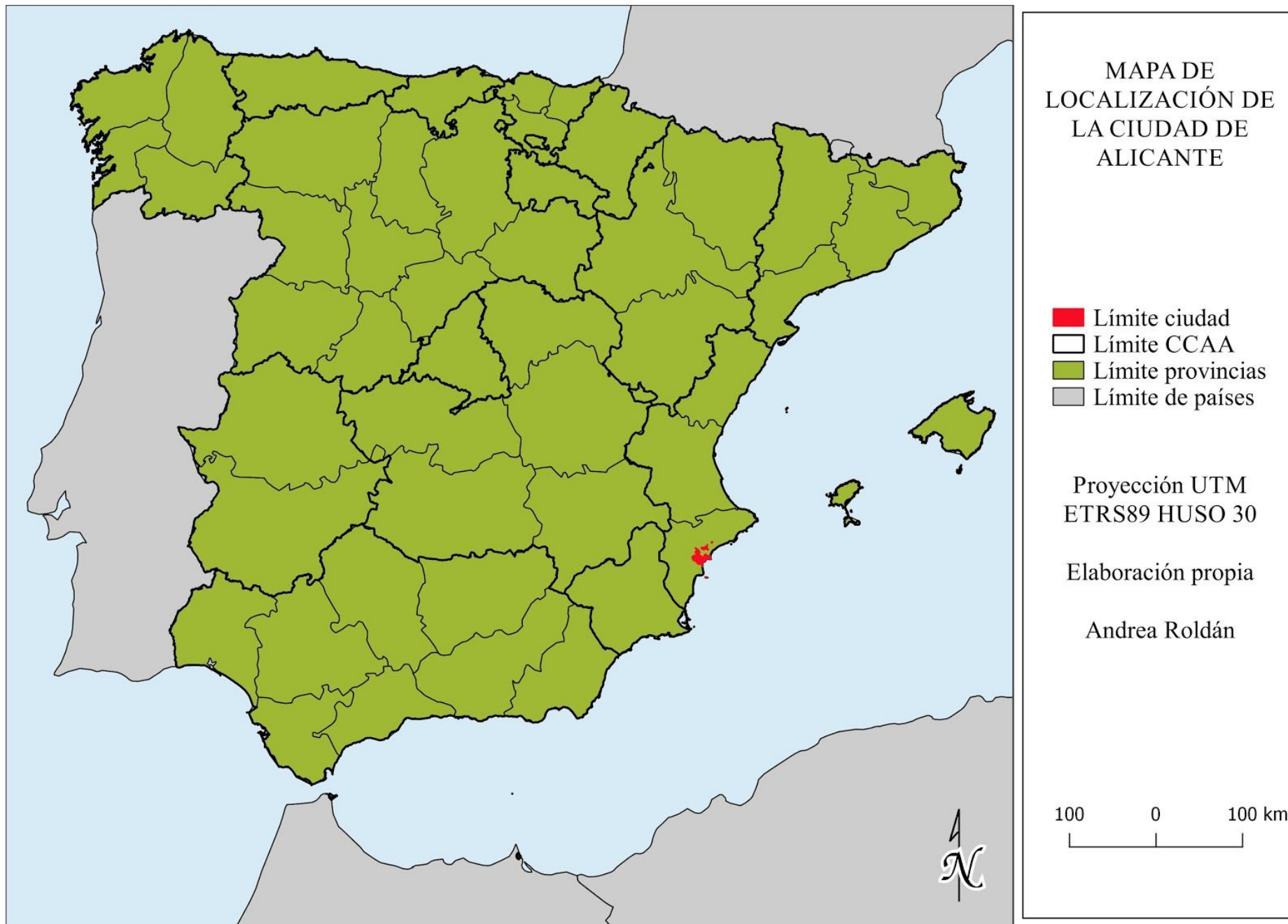
MAPA 10. Rango de vulnerabilidad de la ciudad de Alicante.

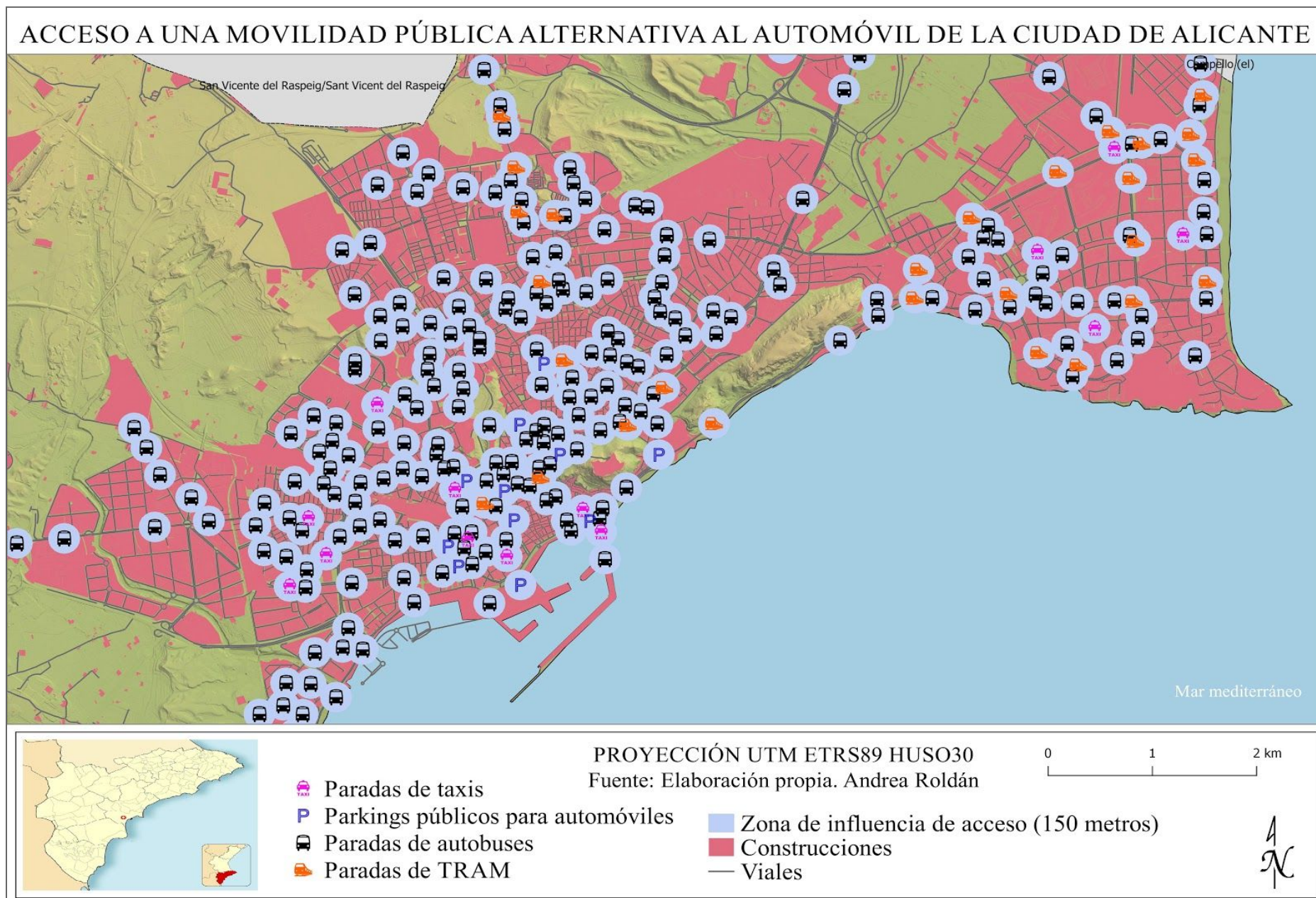
MAPA 11. Espacios Urbanos Sensibles.

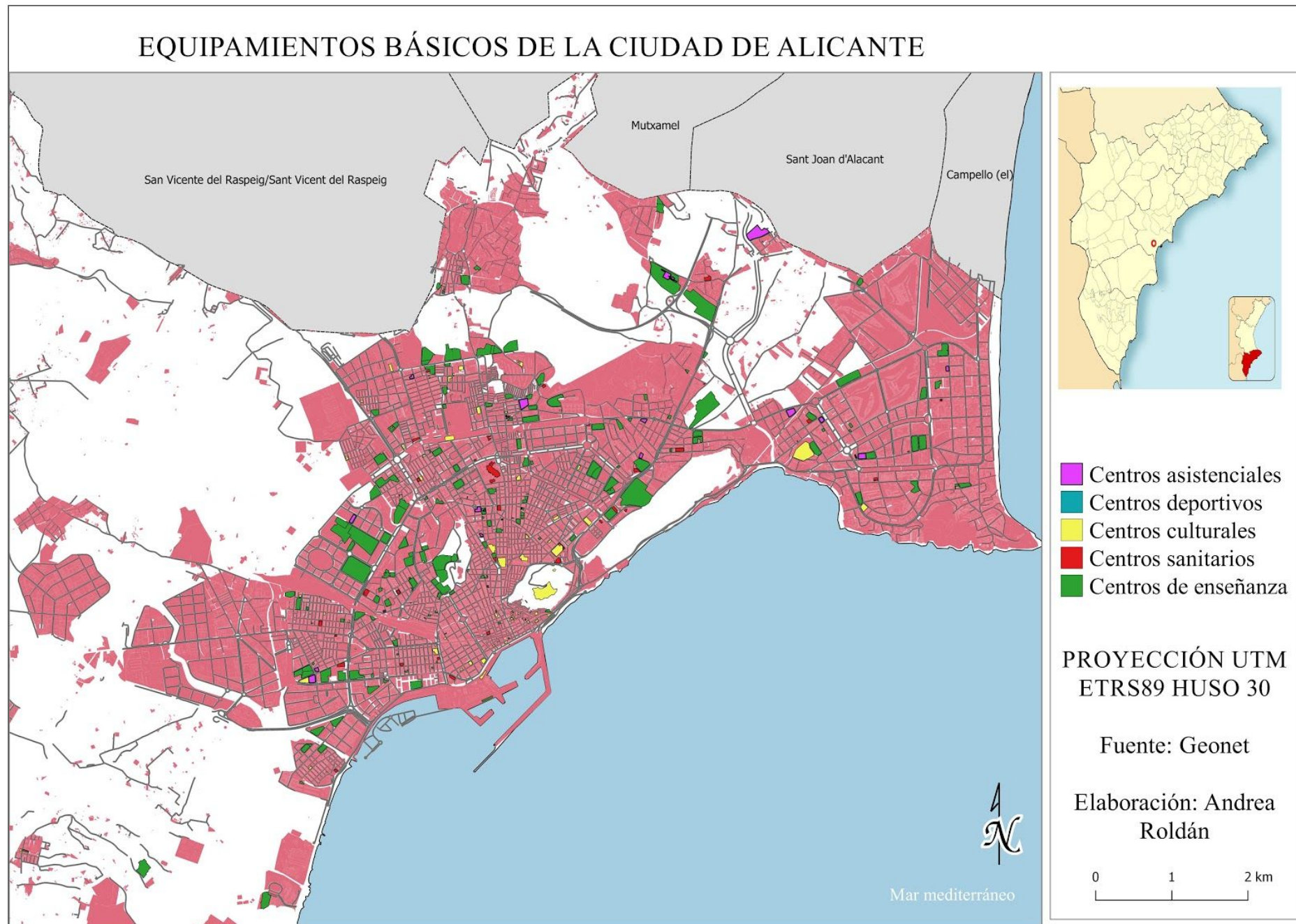
MAPA 12. Elementos catalogados de la Zona Centro de la ciudad de Alicante.

MAPA 13. Itinerario ciclista de la ciudad de Alicante.

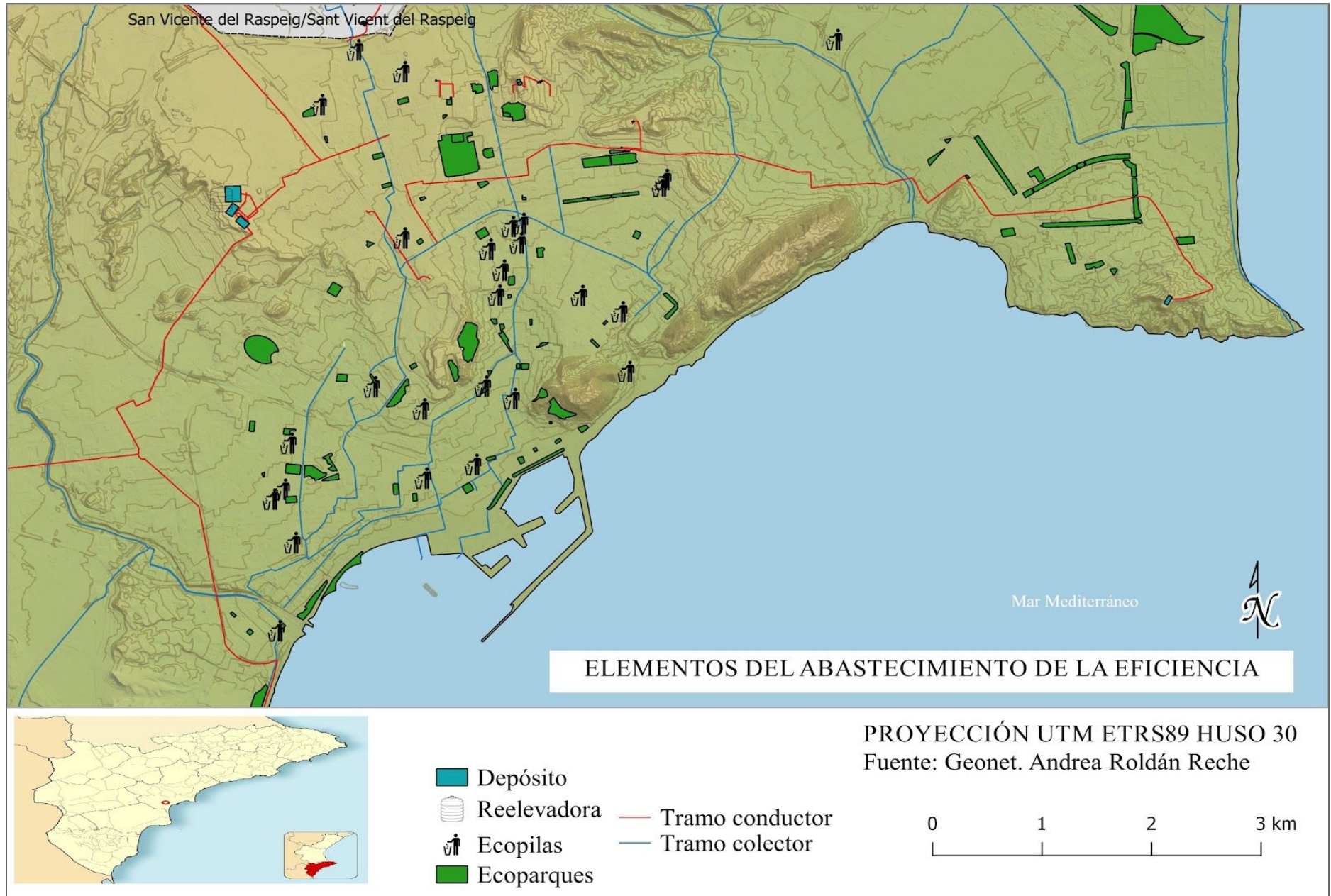
MAPA 14. Aparcabicis de la ciudad.



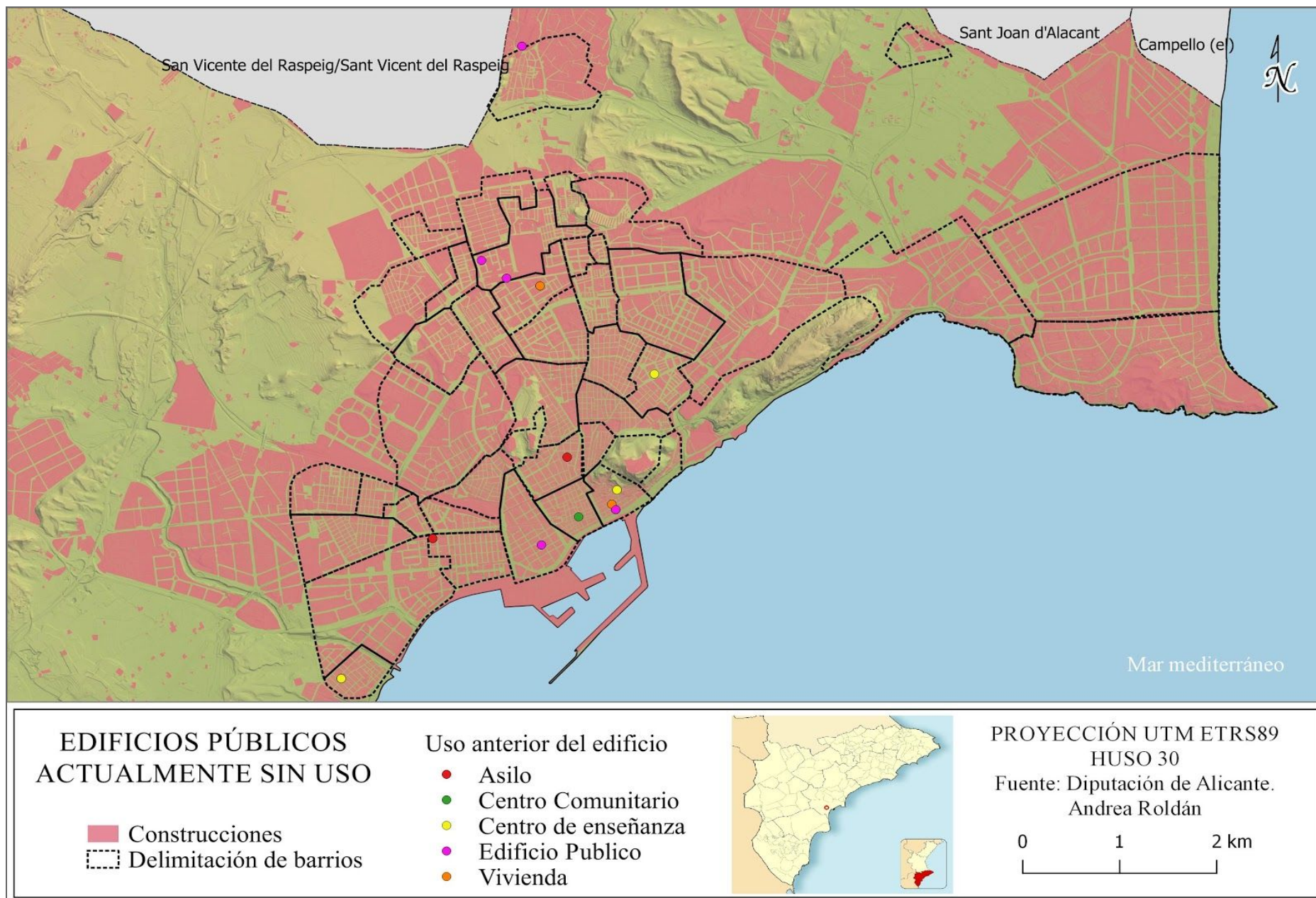




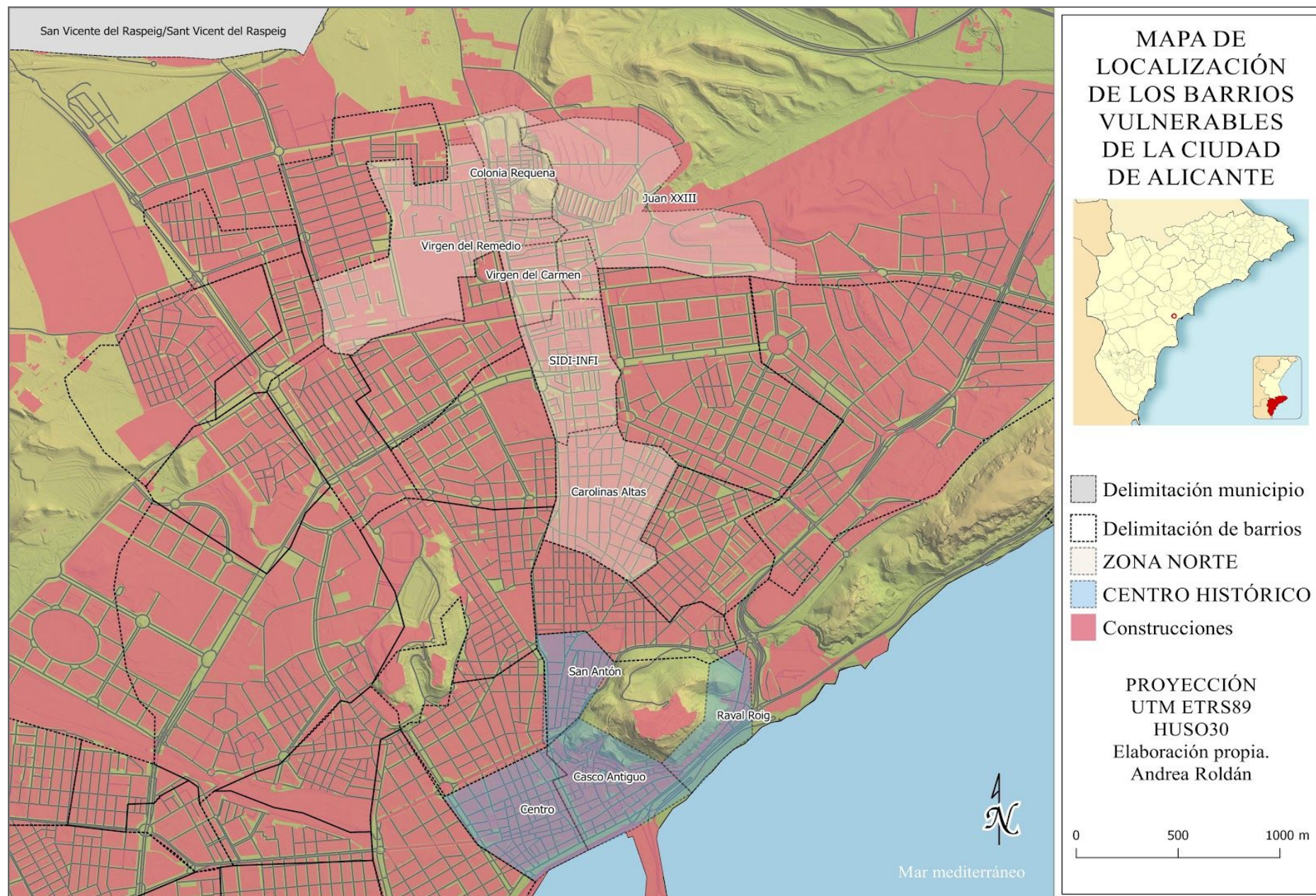
ANEXO I - CARTOGRAFÍA



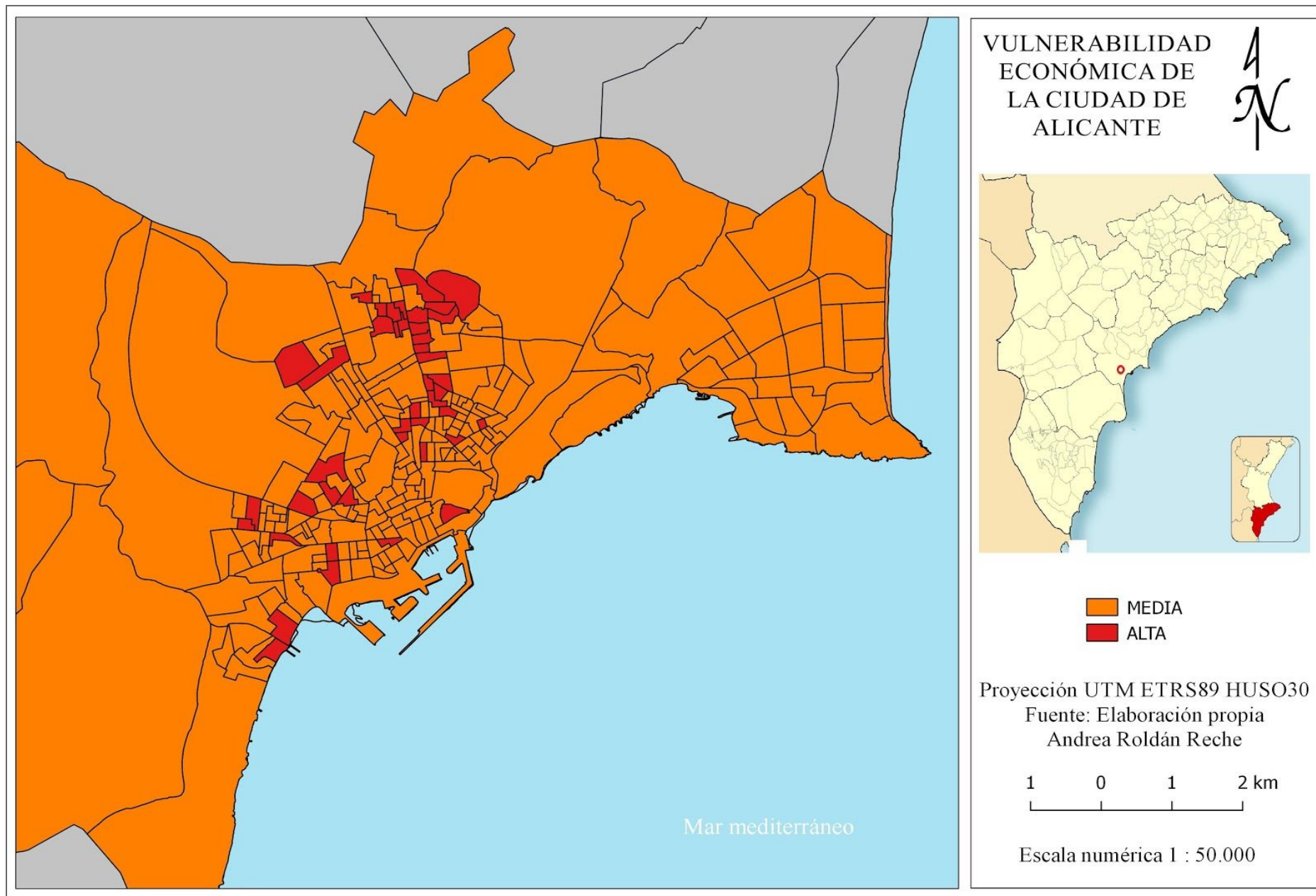
ANEXO I - CARTOGRAFÍA



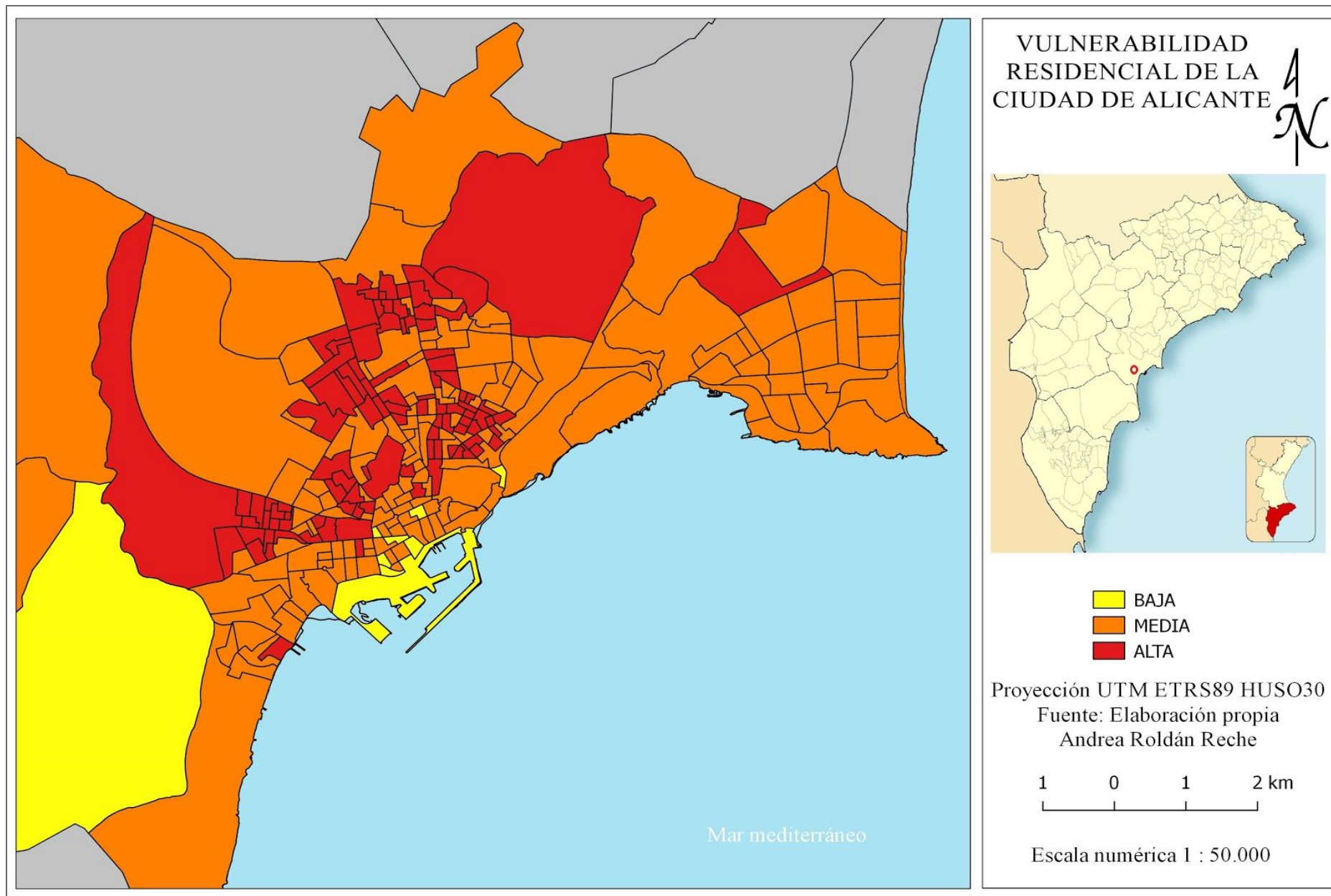
ANEXO I - CARTOGRAFÍA

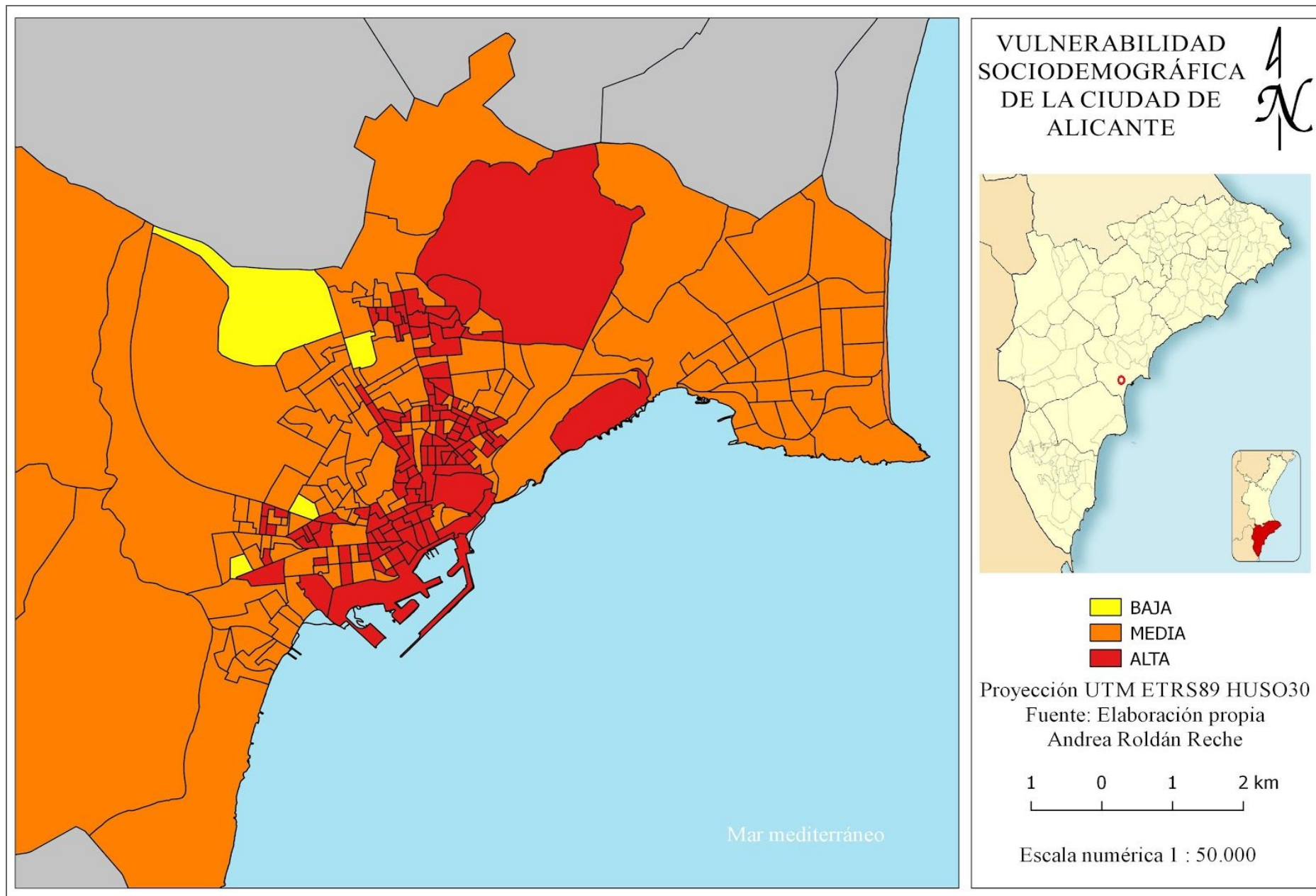


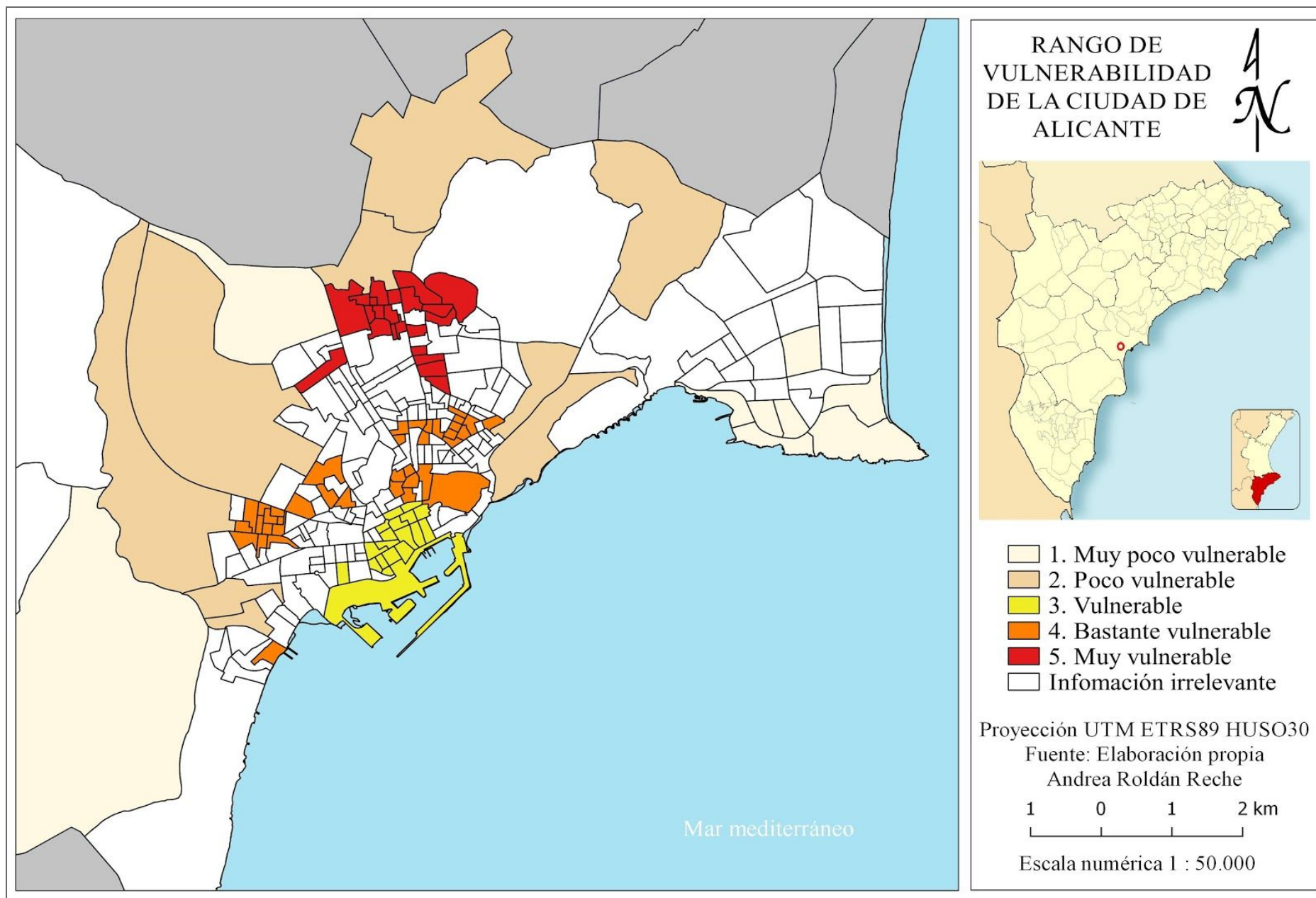
ANEXO I - CARTOGRAFÍA



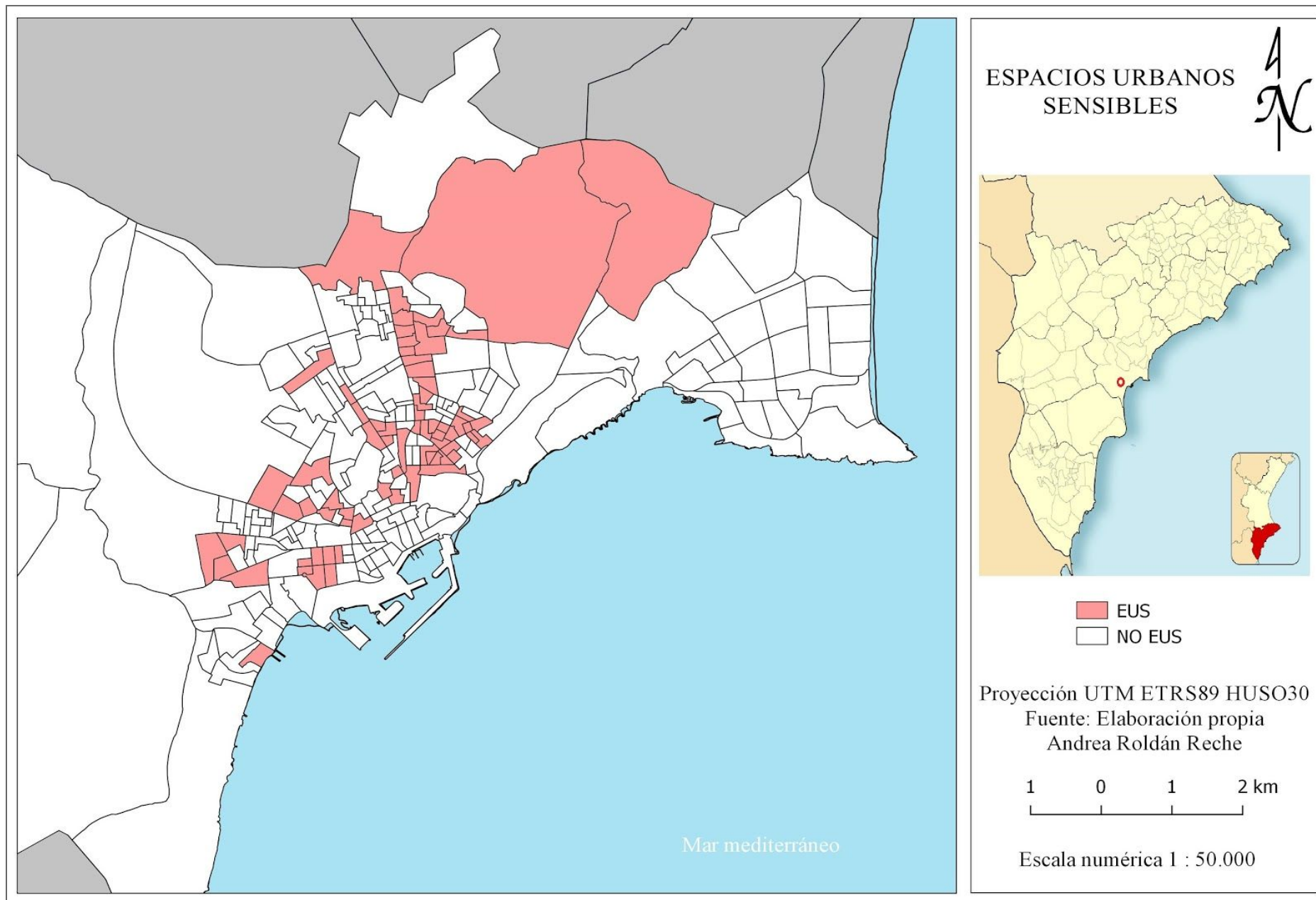
ANEXO I - CARTOGRAFÍA



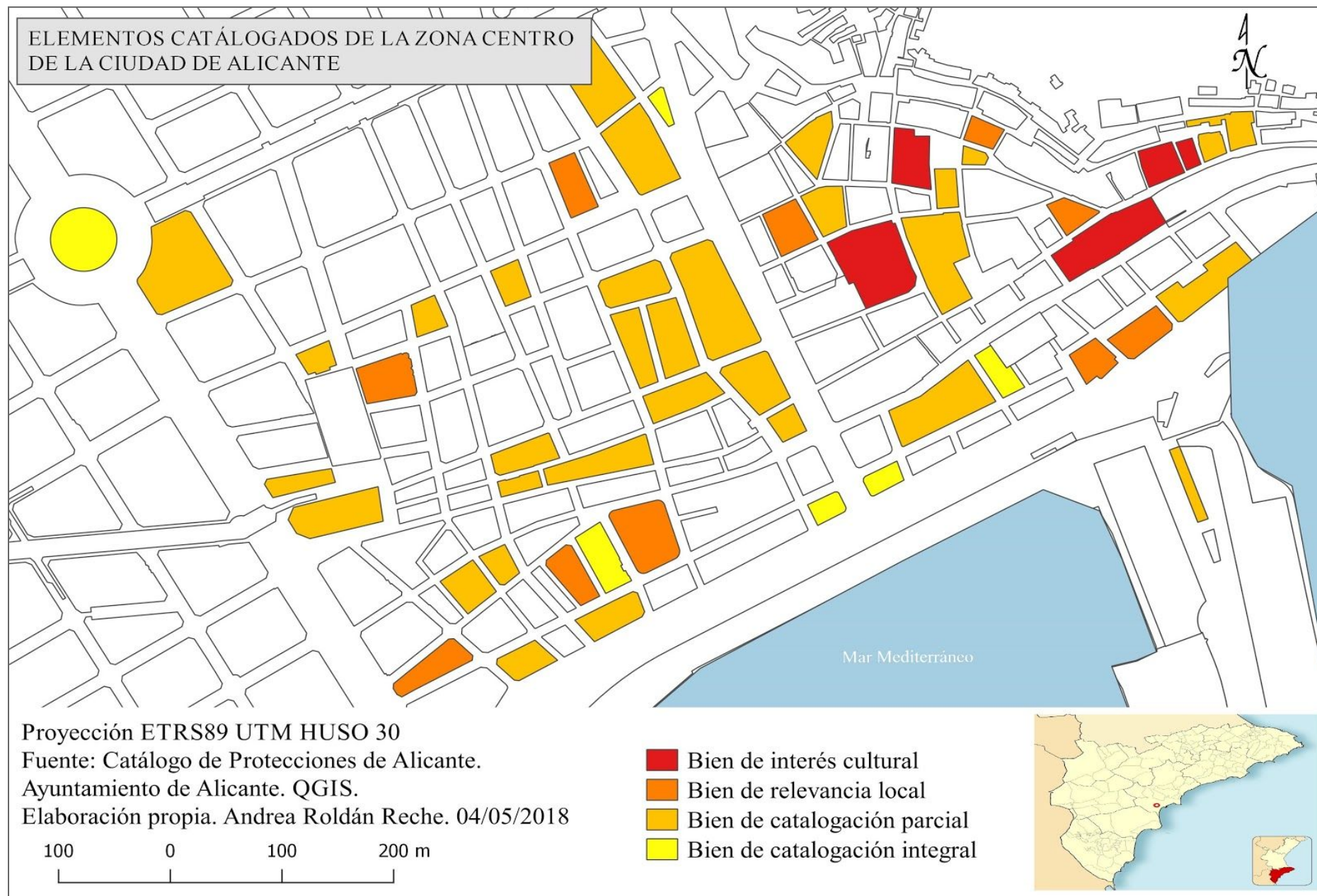


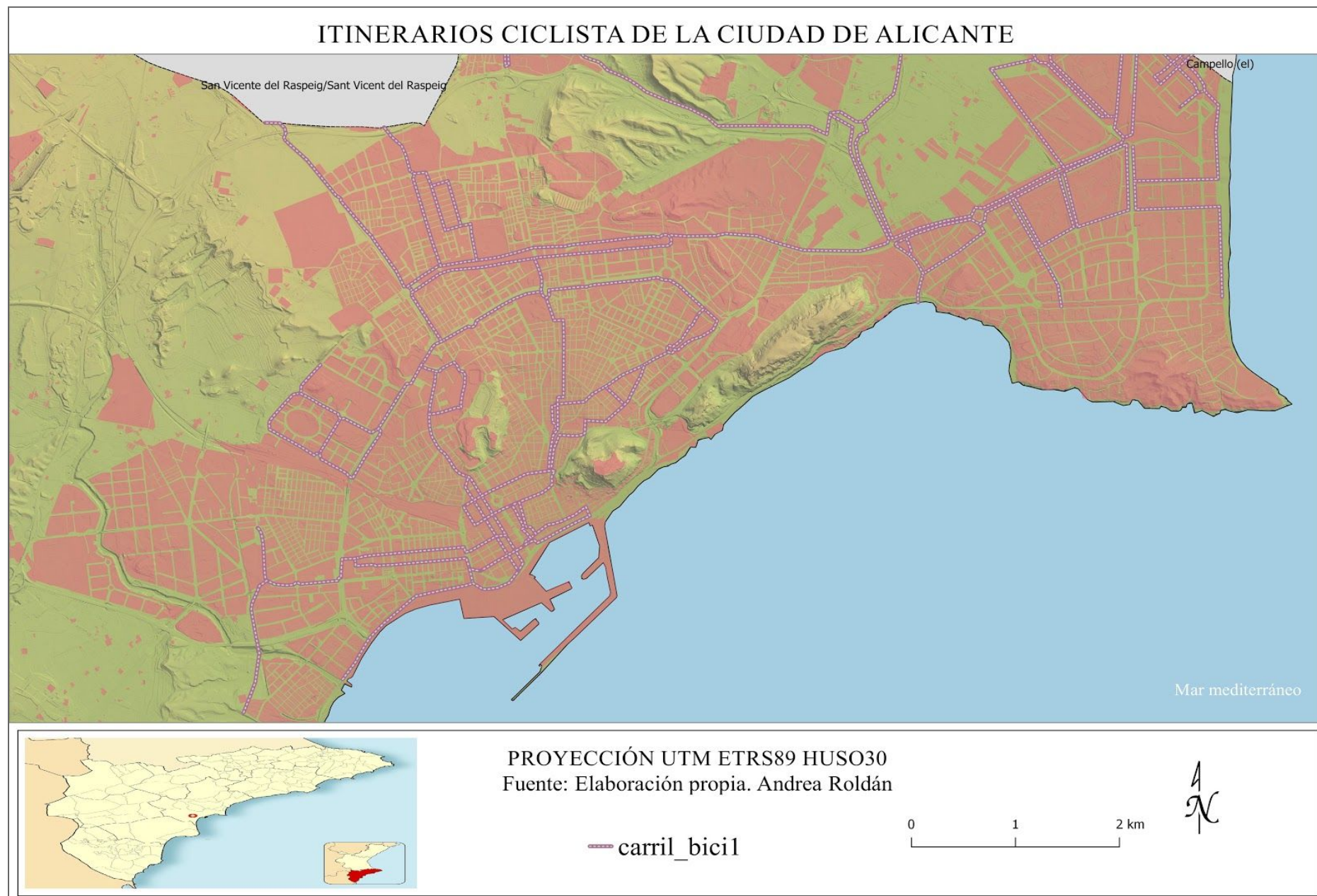


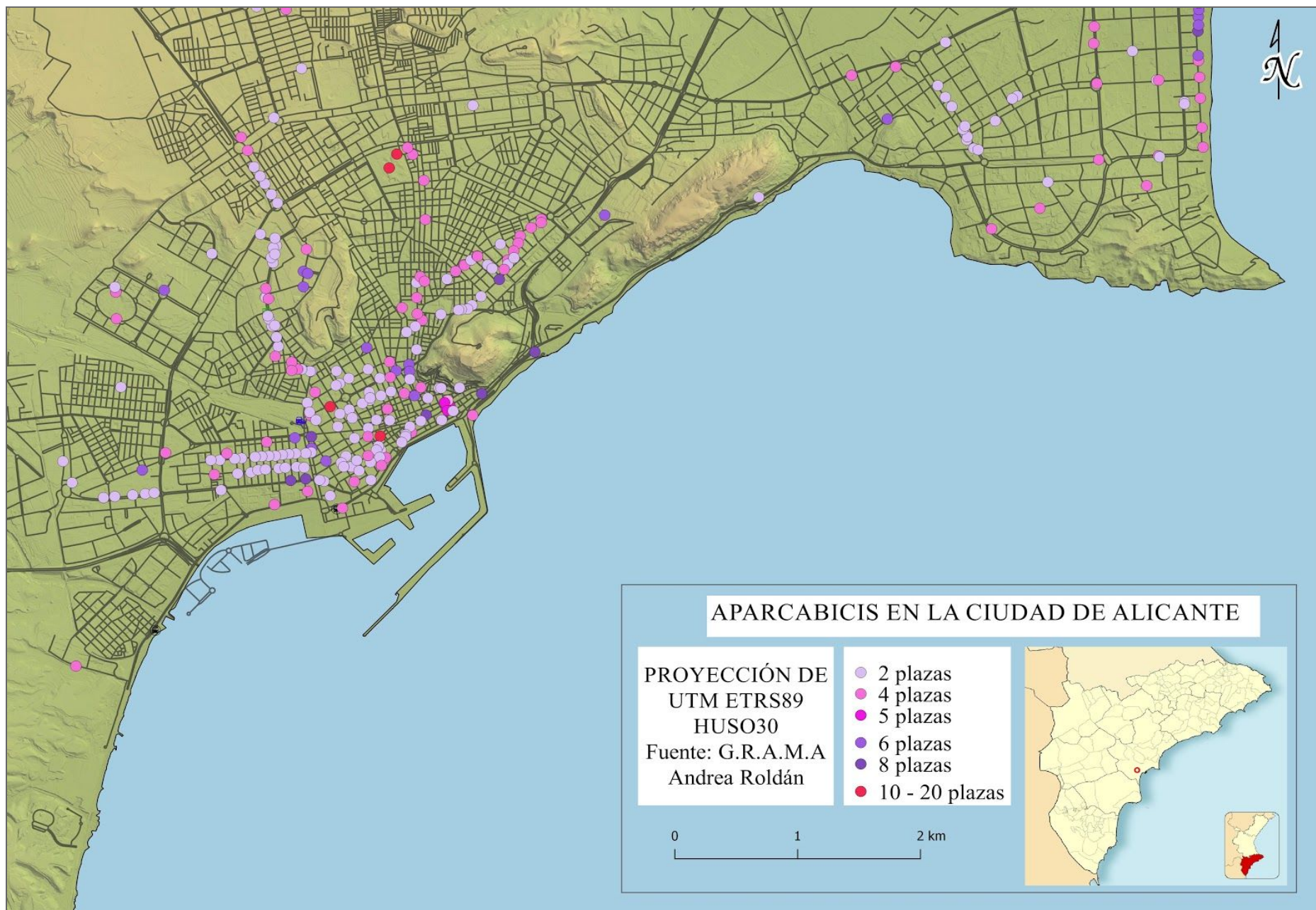
ANEXO I - CARTOGRAFÍA



ANEXO I - CARTOGRAFÍA







ANEXO I - CARTOGRAFÍA



DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS PERTENECIENTES AL CATÁLOGO DE PROPUESTAS, CON ALGUNAS DE SUS RESPECTIVAS FOTOS

PROYECCION UTM ETRS89 HUSO30
Elaboración propia. Andrea Roldán

500 0 500 m

- Entradas a la ciudad
- Zona Panoramis
- Zona centro
- Estación La Marina
- Construcciones

ANEXO II - DOCUMENTOS

SOLICITUD AL PATRONATO DE LA VIVIENDA


PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA
DE ALICANTE
Plza. Stma. Faz, 5 (03002) ALICANTE
Telfs. 965206364 - 965206329 - Fax 965142907

COPIA

AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
Patronato Municipal Vivienda
11 Abr 2018 10:10:14
000464
ENTRADA
Destino: PRESIDENTA DELEGADA

D/Da. ANDREA ROLDAN RECHE D.N.I./C.I.F. 48768943-L, en
nombre propio/en representación de D.N.I./C.I.F.
....., domicilio en C/ BRITANIA N° 30, nº
30, piso 2A, teléfono 658095167, localidad ALICANTE,
provincia ALICANTE, C.P. 03010.

EXPONE:

SOLICITO INFORMACIÓN PARA EL TRABAJO DE FIN DE GRADO
(" EL PLANEAMIENTO SOSTENIBLE DE ALICANTE ")
DEL GRADO GEOGRAFÍA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

- PROYECTOS DE REHABILITACIÓN DE EDIFICIOS . CONDICIONES DE EDIFICABILIDAD Y HABITABILIDAD.
- PROYECTOS TIPO PLAZA AMÉRICA.
- LISTA DE ALGUNOS EDIFICIOS DE EJEMPLOS , PÚBLICOS Y PRIVADOS QUE NECESITEN REHABILITACIÓN .
 - PROCESO LEGAL QUE SE TRAMITA
 - LICENCIAS
 - FICHAS TÉCNICAS PORMENORIZADAS
- RÉGIMEN / TIPO DE SUELO , O PLAN URBANÍSTICO AL QUE SE ACOGEN

Por todo ello, SOLICITA de V.I. que, previos los trámites que procedan, se sirva acceder a la petición que se expresa en el cuerpo del presente escrito.

Alicante a 11, de ABRIL de 2018

Fdo.: Marta

SR./a PRESIDENTE/A DEL PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA DE ALICANTE

FOTOGRAFÍAS DE ELABORACIÓN PROPIA RESTANTES FRENTE A
LAS FICHAS DEL CATÁLOGO - ZONA CENTRO

